AUX

ÉTATS-UNIS

NOTES DE VOYAGE

PAR

F. FRÉDÉRIC MOREAU

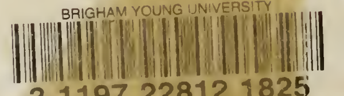
AVEC UN CROQUIS DE L'AUTEUR



PARIS
LIBRAIRIE PLON
E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
RUE GARANCIÈRE, 10

1888




BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 22812 1825

AUX

ÉTATS-UNIS

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur (section de la librairie) en mai 1888.

PARIS. TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, RUE GARANCIÈRE, 8.



CROQUIS DE L'AUTEUR.

AUX

ÉTATS-UNIS

NOTES DE VOYAGE

PAR

F. FRÉDÉRIC MOREAU

AVEC UN CROQUIS DE L'AUTEUR



PARIS
LIBRAIRIE PLON
E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
10, RUE GARANCIÈRE

1888

Je n'ai pas l'intention d'écrire un livre. J'ai seulement voulu rassembler des notes prises au jour le jour. On ne trouvera donc dans ce journal de voyage ni théories savantes, ni anecdotes extraordinaires, mais le récit simple et exact de ce que j'ai vu. C'est un souvenir que je dédie à mes amis qui m'ont suivi au loin de leurs vœux et de leur affection.

F. M.

10 *janvier* 1888.

AUX ÉTATS-UNIS

I

TRAVERSÉE

Départ du Havre. — La *Bourgogne*. — La baie de New-York. — La statue de la Liberté.

Le 19 juin 1886, nous nous embarquions, mon ami G... et moi, à bord de la *Bourgogne*. C'était le premier voyage de ce magnifique bateau. Il inaugurait en ce moment, avec la *Champagne*, le nouveau service des paquebots transatlantiques qui, depuis, ont si brillamment tenu leurs promesses. A midi, nous laissions derrière nous les dernières bouées du Havre, et le 26, après une heureuse et rapide traversée, nous mouillions à dix heures du soir en vue de Sandy-Hook.

Il y avait peu de monde à bord; peut-être se souciait-on médiocrement de voyager sur un navire qui n'avait pas encore fait ses preuves. Parmi les passagers, quelques employés de l'administration du canal de Panama, plusieurs commerçants franco-américains et un gros marchand de porcs de Chicago, au rire bruyant et aux breloques sonnantes. Il n'y avait pas là, comme on voit, les éléments d'une joyeuse traversée : le piano fut à peine ouvert, et les distractions furent réduites à leur plus simple expression. Le jour, la lecture était notre occupation favorite; le soir, par le temps splendide dont nous jouissions, les heures se passaient en longues promenades sur le pont, durant lesquelles nous regardions tourbillonner à l'arrière, dans les remous de l'hélice, les étoiles phosphorescentes de l'Océan.

A la hauteur du banc de Terre-Neuve, nous traversons d'épais bancs de brume; à chaque instant la sirène fait entendre son mugissement lugubre et prolongé. On ne voit pas à vingt mètres. Heureusement le brouillard se dissipe à l'approche de la terre.

Dès le vendredi, tous les yeux interrogent l'ho-

rizon pour découvrir la goëlette du port de New-York qui doit nous amener un pilote. C'est dans la matinée du lendemain seulement que nous apercevons, croisant sur notre route, une de ces gracieuses embarcations qui viennent guetter bien loin en mer l'arrivée des grands navires. Nous lisons sur ses voiles le n° 22 ; mais cette particularité n'a pas pour nous l'intérêt accoutumé, aucune poule n'ayant été, contre l'ordinaire, engagée entre les passagers à cette occasion.

Un peu avant le coucher du soleil, nous saluons la terre. La côte sud de Long-Island apparaît à tribord ; bientôt aussi, sur notre gauche, un long cordon gris se dessine dans le lointain. Les eaux deviennent calmes. A un mille ou deux, nous distinguons à la longue-vue le sommet d'une mâture qui sort de l'eau. C'est l'épave de l'*Orégon,* un paquebot anglais qui a sombré là, presque au port, il y a quelques mois. Naufrage dont on tient la cause enveloppée, comme à dessein, de mystère et d'incertitude.

Depuis quelque temps, un grand steamer fait route dans notre sillage ; il est l'objet de toutes les observations des passagers. Nous reconnaissons

bientôt l'*Umbria,* un des meilleurs marcheurs de la Compagnie Cunard. Nous avons l'avance sur lui. C'est un succès.

Petit à petit la nuit est venue. En passant en vue du phare de Sandy-Hook on allume à bord des feux de Bengale tricolores pour signaler notre arrivée.

A dix heures du soir, nous jetons l'ancre pour attendre la marée du lendemain, qui nous permettra de franchir la passe. A quelques encablures brillent les feux de l'*Umbria,* mouillée derrière nous.

Nous jouissons pleinement de cette dernière soirée passée à bord. La brise nous apporte les parfums de la terre; nous la sentons près de nous, et notre imagination s'envole vers ce continent où nous allons aborder demain et qui doit nous réserver tant de surprises. Après huit jours de traversée, nous touchons enfin au but! Mais nous laissons aussi derrière nous cinq cents lieues de mer qui nous séparent de tout ce que nous aimons. Notre esprit se reporte vers ce long chemin qu'il faudra parcourir avant de revoir l'Europe, et nous songeons au jour où, quittant la

côte américaine, nous repasserons dans ces mêmes eaux en faisant route vers la France.

Le dimanche, au petit jour, nous reprenons notre marche. Le canal se rétrécit entre les riantes collines qui marquent l'entrée de la baie de New-York. Les arbres et la verdure reposent délicieusement la vue du panorama majestueux mais monotone de l'Océan. Nous stoppons de nouveau. On attend la « Santé », qui doit venir à bord et nous délivrer notre patente.

La visite finie, nous entrons en rade. L'*Umbria,* plus rapide à exécuter sa manœuvre, nous serre de près : elle cherche en vain à nous dépasser. C'est un coup d'œil grandiose que de voir ces deux steamers s'avançant, presque côte à côte, dans une course gigantesque dont la statue de la Liberté, dressée déjà sur son piédestal, semble être le but.

Déjà barques et bateaux de toutes tailles évoluent autour de nous. Marchands, pêcheurs, yachts, se croisent, s'évitent, se saluent : c'est un concert de coups de sifflet d'une tonalité grave, particulière à l'Amérique, et qui tient du mugissement.

A tout ce mouvement un cadre de rives basses semées d'habitations, découpées d'anses nombreuses dont la verdure, venant jusqu'à la plage, en rend les contours indécis. Devant nous, les quartiers bas de New-York, enveloppés encore d'un nuage de brume d'où émerge la haute tour carrée de la Bourse aux grains. A notre droite, Brooklyn avec les nombreux élévateurs à blé qui bordent ses quais, et son pont suspendu qui, franchissant d'une courbe gracieuse une forêt de vergues et de mâtures, unit les deux cités sœurs.

Le désir de comparaison qui sollicite notre esprit à l'aspect des choses nouvelles me fait souvenir de mon arrivée à Constantinople ; je revois Péra, la Corne d'or, la tour des Génois ; mais je ne veux pas affirmer la ressemblance, de peur de mériter l'anathème des artistes et des poëtes.

Cette rade, éclairée maintenant par les premiers rayons du soleil levant, je l'ai, depuis, revue la nuit. Le coup d'œil n'est pas moins admirable. Ce ne sont alors que foyers électriques et fanaux de toutes couleurs servant de points de repère aux navires innombrables dont on voit les feux courir sur les eaux. Les *ferrys* font la navette d'une rive

à l'autre, les bateaux à vapeur à trois étages de Long-Island semblent de grandes lanternes vénitiennes flottantes; on entend au loin les orchestres du bord. C'est une fête de gondoles, un fourmillement de feux follets, au-dessus duquel plane, presque dans le ciel, la girandole lumineuse du pont de Brooklyn.

Nous avons dépassé les îles du Gouverneur et de Bedloe. Nous entrons dans l'Hudson en longeant les quais. Perpendiculairement s'avancent les *warfs* ou estacades couvertes, entre lesquelles se rangent les navires comme les chevaux dans les stalles d'une écurie.

En face du warf de la Compagnie transatlantique l'hélice cesse de battre l'eau, deux remorqueurs attachés à nos flancs font virer la grande coque inerte de la *Bourgogne,* on lance les amarres, les passerelles sont posées, nous sommes à terre!

II

NEW-YORK

Les rues. — Le Parc. — Le chemin de fer élevé. — Les environs. — L'Hudson. — West-Point.

Les premiers Américains avec lesquels nous ayons à faire connaissance sont les employés de la douane. Ils ne portent aucun uniforme, ce qui n'aide pas précisément à les distinguer. Ces messieurs, dont on nous avait fait redouter les perquisitions, ouvrent à peine nos malles. Il faut dire qu'elles sont bien modestes et bien petites en comparaison du monceau de bagages que les Yankees ont coutume de traîner après eux.

Nous voici dans les rues; elles ne répondent pas à l'idée que je m'en étais faite. Dans ces quartiers qui avoisinent le port, les maisons ne sont pas très-élevées; construites en briques, elles sont badigeonnées de rouge vif sur lequel vient tran-

cher la verdure des vignes vierges qui s'y attachent, et des arbres qui, de loin en loin, bordent irrégulièrement le trottoir. Les toits sont trop bas pour qu'on les aperçoive de la rue. Pas de portes cochères, et, le plus souvent, un perron de quelques marches donnant accès à l'entrée du rez-de-chaussée.

Mais tel n'est pas l'aspect unique des habitations dans toute la ville. Dans chaque quartier elles affectent, pour ainsi dire, un type particulier.

New-York est construite sur un long promontoire, large d'environ deux milles, et qui s'étend du nord au sud entre l'Hudson et la rivière de l'Est, comme entre les deux branches d'un compas à peine ouvert. A sa base, cette langue de terre est séparée du continent par un canal étroit qui en fait une île.

L'espace occupé par la ville est divisé en rectangles réguliers, ou *blocs,* par les avenues qui le parcourent dans sa plus grande longueur, et par les rues qui leur sont perpendiculaires. Seule

Broadway, la grande artère de la cité, fait exception à la règle et prend les avenues en écharpe, depuis le Central-Park jusqu'à la Batterie, extrémité sud de la ville, où elle vient aboutir.

L'effet produit par l'uniformité du plan n'est pas aussi fâcheux que l'on pourrait croire. Somme toute, l'enchevêtrement des rues ne contribue pas beaucoup au charme des capitales, et ce que l'on regrette surtout à New-York, c'est l'absence complète de monuments.

Le quadrillage, qui fait de la ville un immense damier, ne manque pas d'un certain agrément pour le nouveau venu. Au bout d'une demi-journée, il peut, sans avoir besoin de guide ni de plan, circuler partout. Mais êtes-vous pressé, aucun raccourci ne permet d'abréger la route. L'itinéraire s'impose; on n'a pas le choix. C'est une obligation dont s'accommode aisément le flegme américain, mais fort agaçante pour ceux qui ne jouissent pas du même calme.

La ville n'est pas difficile à voir : il suffit de suivre d'un bout à l'autre l'une de ses longues avenues. Les faubourgs s'étendent au nord, sur les bords de la rivière de Haarlem. Leur limite ex-

trême est la 225e rue. Ils offrent les mêmes caractères que dans tous les pays du monde : logements d'ouvriers, alternance de terrains vagues et de constructions nouvelles. Il en est ainsi jusqu'à la hauteur du Central-Park, qui occupe le point culminant de New-York, et près duquel se trouvent les réservoirs qui alimentent la cité.

C'est une jolie promenade, bien dessinée, avec des pièces d'eau, de belles pelouses, des allées pour les voitures et les cavaliers, où il est défendu de circuler à une allure de plus de douze milles à l'heure (20 kilomètres), et d'autres pour les piétons, où malheureusement l'asphalte remplace le gravier.

Au sud, les environs immédiats du Parc constituent la partie la plus aristocratique de la ville, ce que l'on pourrait appeler le quartier Monceau de New-York. Absence complète de boutiques. Là sont situées les habitations des richissimes Américains auxquels leurs millions ont valu une renommée universelle : des Vanderbilt, des J. Gould, des Makay, etc... La 5e avenue est la plus élégante. Construites en grès rouge ou en pierre grisâtre, beaucoup de ces résidences sont

d'un style agréable, mais elles ne présentent pas à l'extérieur le caractère somptueux et monumental auquel on pourrait s'attendre... Ici encore, ni portes cochères, ni cours, ni jardins ; à peine une grille ou un parterre de gazon séparant du trottoir le perron d'entrée.

A mesure que l'on descend, les rues s'animent. Nous voici au centre de la ville : c'est le quartier des grands hôtels, des restaurants, de l'Hoffman-house, de Delmonico, des théâtres, groupés dans les environs de Madison-square, des confiseurs, des magasins de nouveautés. Ici se porte le soir tout le mouvement de la population. La 14e rue est particulièrement fréquentée. On n'y retrouve cependant ni la rue de la Paix, ni le boulevard des Italiens ; si la réclame est savante, l'art de l'étalage est rudimentaire. Il n'est pas rare de voir, à la devanture d'un bijoutier, des boutons d'oreilles, valant plusieurs milliers de francs, piqués simplement sur un petit carré de carton blanc.

Plus loin, l'aspect change encore ; on sent que l'on approche en quelque sorte du cerveau de la cité. Nous sortons des quartiers d'habitation pour entrer dans celui des affaires. C'est aussi la partie

la plus ancienne de New-York. Les rues, bordées de hautes bâtisses, qui parfois atteignent douze étages, y sont étroites, moins régulières, et portent des noms au lieu de numéros d'ordre.

Les agences de toutes sortes, les banques, les maisons de commerce se superposent; quand on passe dans la rue, chaque vitrine laisse voir une caisse, et il y en a jusque sous les combles. Dans ce quartier de Bowling-Green, à l'extrémité même de la langue de terre où elle est assise, se concentre toute l'énergie commerciale de la grande cité.

Partout, et principalement dans Wall street, de vastes édifices en briques ou en grès rouge. Le rez-de-chaussée est occupé par quelque grosse maison de banque. Massives colonnes de porphyre, grilles, chapiteaux, d'un goût souvent discutable, accompagnent la porte bâtarde. L'imagination des architectes américains s'est donné carrière. Elle a quelquefois de bizarres fantaisies. On m'a conté, par exemple, l'histoire de l'un d'eux, qui avait eu l'idée d'installer sa propre statue, derrière une cheminée, sur le toit de l'immeuble qu'il venait de construire.

Ailleurs, l'appareil est plus modeste. L'entrée de la maison s'ouvre librement devant le visiteur : ni porte, ni concierge. A droite, à gauche, sur les marches, les noms de ceux qui ont leur *office* (bureau) dans la maison, suivi du numéro de la porte et de l'étage. Rarement un titre, sauf celui d'*attorney* (notaire). Nous surprenons en effet beaucoup le Yankee auquel nous demandons dans quelles affaires il est. Il est dans les affaires (business) tout simplement : dans toutes et dans aucune.

Il arrive à son office à neuf heures du matin, s'assied à sa table, son téléphone sous la main. Dans l'après-midi, il s'absente pendant dix minutes pour aller prendre un lunch au bar le plus voisin. A quatre heures sa journée est finie. Son bureau généralement est petit et s'ouvre, par une porte vitrée, sur le palier d'un étage quelconque. C'est là qu'il s'occupe d'affaires : exploitation de mines, de chemins de fer, transports, achats, vente de grains, de pétrole, de marchandises ; spéculations de toutes sortes. Lançant plusieurs entreprises à la fois, les suivant rarement jusqu'au bout et les abandonnant au plus offrant, fussent-

elles excellentes, aussitôt qu'elles l'ont suffisamment payé. Il ne les use pas, en essaye souvent dix mauvaises avant d'en rencontrer une bonne, qui lui apporte alors des bénéfices considérables.

Tout est disposé, du reste, pour faciliter les transactions rapides. Dans beaucoup d'offices, un télégraphe inscrit, seconde par seconde, le cours des marchandises sur les différents marchés de l'Union. Pendant des heures on voit se dérouler sans interruption le ruban de papier bleu, dont les spires enchevêtrées s'accumulent sur le parquet. De plus, chez chaque agent de change, et ils sont nombreux, des tableaux constamment en règle permettent de suivre à chaque instant le cours des valeurs dans toutes les bourses. Ses clients viennent là, s'asseyent tranquillement, ruminent leurs spéculations et donnent leurs ordres.

De tous ces individus, patrons et employés, peu habitent le quartier où ils travaillent. Chaque matin, un flot de peuple descend des diverses parties de la ville vers Bowling-Green ; chaque soir le même flot se retire, comme une marée qui aurait son flux et son reflux quotidiens. C'est six, huit et

jusqu'à vingt kilomètres que chacun doit parcourir.

Quels sont les moyens de locomotion qui permettent à cette foule de faire deux fois par jour un semblable trajet? Aller à pied? La distance est trop longue, et les Américains semblent douter que les jambes aient été données à l'homme pour autre chose que pour les mettre sur le dossier des fauteuils. Les voitures sont très-chères, peu nombreuses, d'un usage désagréable dans les rues mal pavées. Les omnibus sont absents. Les tramways, petits et peu commodes, marchent avec une lenteur désespérante. On n'est guère tenté d'y monter lorsqu'on voit leur longue file immobile, arrêtée par les encombrements de Broadway.

Reste le métropolitain, qui seul permet à la ville d'être ce qu'elle est, à chaque citoyen de mener l'existence qu'il mène. New-York, sans métropolitain, serait un corps sans artères.

Deux, trois et jusqu'à cinq lignes parallèles, suivant les endroits, desservent les divers quartiers; elles suivent les avenues et se raccordent

par leur extrémité sud. Ces lignes sont à deux voies, posées sur un viaduc en fer qui les élève à la hauteur d'un premier étage. La construction, pour en être légère, n'en est pas malheureusement plus gracieuse. Les stations, irrégulièrement espacées, sont distantes les unes des autres de huit ou dix blocs.

Les trains, formés d'un petit nombre de longs wagons, à l'américaine, se succèdent à de courts intervalles. Deux fois par jour, à l'heure du flot, il en passe un presque toutes les minutes. Le tarif, qui est en principe de 10 cents (50 centimes) par personne, est alors abaissé à 5. Sur la plateforme de chaque wagon, un conducteur appelle les stations, fait monter et descendre les voyageurs, et donne le signal du départ. Le mécanicien met le train en marche aussitôt qu'il a entendu répéter le signal autant de fois qu'il y a de wagons dans le train. Les arrêts sont ainsi réduits à leur durée minima. La vitesse en allure normale est assez faible.

Le service des tickets mérite d'être mentionné. Le voyageur, avant d'entrer sur le quai, laisse tomber son billet dans une boîte en verre, où il

est arrêté par un râteau mobile. Ce système permet à l'employé du contrôle de voir nettement le ticket sans pouvoir y toucher. Au moyen d'une manivelle placée à l'extérieur de la boîte de verre, le contrôleur fait ensuite basculer le râteau, et le billet tombe dans une caisse qui n'est ouverte que le soir.

Autant et plus que le citoyen de New-York, l'étranger est obligé d'avoir recours au chemin de fer élevé, généralement désigné sous le nom d'*elevated*. C'est, du reste, pour lui un champ fertile d'observations; il y rencontre des individus de toutes classes, l'ouvrier y coudoie le millionnaire. Entre autres choses, j'ai pu y constater le peu d'exactitude de la légende qui célèbre la courtoisie des Yankees à l'égard du beau sexe. Que de fois n'ai-je pas vu une longue file de femmes se tenir debout, dans le passage central du wagon, entre deux rangées d'hommes tranquillement assis et lisant leur journal! Je dois dire, pour rendre à chacun ce qui lui est dû, que, lorsque l'on cède sa place à une Américaine, celle-ci la prend sans remercier et sans même paraître s'apercevoir de la gracieuseté qui lui est faite.

Depuis qu'il est question de créer à Paris un chemin de fer métropolitain, on a beaucoup mis en avant celui de New-York. Sans vouloir dire qu'un réseau de ce genre ne soit pas à même de rendre des services dans notre capitale, on peut affirmer qu'il est loin d'être aussi indispensable. Espérons, dans tous les cas, qu'il sera d'un moins fâcheux aspect.

Les environs immédiats de New-York, comme ceux de toutes les grandes villes, offrent un certain nombre de sites que la population urbaine a choisis pour venir y prendre, dans la belle saison, quelques heures de repos après les labeurs de la journée. Ce sont les plages de l'Océan, à l'entrée de la baie, qui attirent le plus de monde. Celles de Long-Island, de Coney-Island, de Staten-Island et de Long-Branch sont très-fréquentées. De grands hôtels y ont été construits; on y donne des concerts tous les soirs. C'est là que se rend, bras dessus bras dessous, la jeunesse des deux sexes, pour faire de fréquents pique-niques durant lesquels, aux chants des cantiques, se mêle un

agréable flirtage. Le samedi, l'affluence est particulièrement nombreuse et les bateaux sont bondés de monde. Outre les plaisirs de la plage, on trouve d'ailleurs quantité de distractions charmantes. A Coney-Island, c'est une foire perpétuelle avec ses nombreux théâtres, où des nègres, affublés d'oripeaux crasseux, dansent des gigues échevelées et jouent des pantomimes grotesques au son d'un cornet à pistons ou d'un *banjo*. Ce sont encore des courses de chevaux dans des hippodromes d'une exiguïté ridicule. Ailleurs, un restaurant présentant la forme d'un éléphant gigantesque est la grande attraction de l'endroit.

Il existe d'autres buts de promenade. La plus charmante de ces excursions, à coup sûr, est celle de l'Hudson. Jusqu'à West-Point, et même jusqu'à Albany, le cours du fleuve n'est qu'une suite de panoramas pittoresques. D'abord le large estuaire, qu'à l'heure de la marée les barques de pêche peuplent de leurs voiles. Au delà, les rives s'élevant de plus en plus, les détours du fleuve donnent l'illusion d'une série de lacs auxquels

succède bientôt un lit plus étroit. Les collines qui l'encadrent sont presque des montagnes, et leurs pentes rapides, couronnées de rochers, baignent dans les eaux du fleuve la frange ondoyante de leur manteau de forêts. C'est le Rhin, avec plus de majesté. Pour trouver en Europe quelque site analogue, il faut aller admirer les beaux défilés du Danube, à Kazan, près d'Orsowa.

West-Point, le Saint-Cyr des États-Unis, est situé sur une terrasse qui domine la rive droite du fleuve. De cet observatoire l'œil suit en amont le cours de l'Hudson sur une grande étendue. Des promontoires élevés s'échelonnent jusqu'à l'horizon, et la vue se perd dans l'estompement lointain des monts Castkills. C'est un tableau qu'on ne se lasse pas de regarder.

Pour bien mettre à profit les quelques heures que nous pouvions passer à West-Point, nous aurions voulu déjeuner en face de ce décor pittoresque; mais la manière ingénieuse dont est disposé l'hôtel nous oblige de tourner le dos au paysage. Nous nous consolons en mettant les bouchées doubles pour reprendre plus tôt notre contemplation. Nous sommes au mois de juin, et la verdure

est luxuriante; en automne le spectacle est, paraît-il, plus attachant encore, alors que tous les bois de la contrée empruntent aux essences qui les composent une magnifique teinte rouge, dont nous avons eu l'occasion d'admirer plus d'une fois l'effet à la fin de notre voyage.

III

NEW-PORT

Les bateaux à vapeur. — Une plage américaine. — Boston.

Si les citadins trouvent aux portes mêmes de New-York quelques lieux de distraction et de repos, ceux qui ont des loisirs peuvent aller chercher plus loin l'oubli des affaires. La liste des stations d'été est grande, de la Virginie jusqu'au Canada; les unes, assises à l'ombre des forêts, dans les monts Alleghanys, dans les Castkills, dans les Adirondaks; les autres, mollement étendues au bord de l'Océan. Dès le mois de mai, la population élégante de la cité s'envole vers ces séjours enchanteurs. Ceux qui, par économie ou pour toute autre cause, doivent renoncer au déplacement, s'efforcent de n'en rien laisser paraître. Ils ont soigneusement fermé leurs volets sur la rue, vivent retirés et se font adresser leurs lettres à la

campagne, d'où on les leur retourne. Grâce à ce petit manége, les apparences sont sauvées.

De toutes ces résidences, la plus recherchée et la plus fashionable est assurément celle de New-Port, sur la baie de Narragansett. On y va de New-York en douze heures environ par mer. Le service est fait par de fort beaux bateaux. Leur coque, mince et allongée, porte au-dessus de l'eau une haute construction régulière, une maison flottante. De la terrasse supérieure émerge le balancier de la machine, qui agite ses longs bras en cadence. Le salon, splendidement aménagé, occupe le centre. Il est entouré de trois étages de cabines, auxquelles on accède par des balcons circulaires; mais il y a souvent plus de voyageurs que de places, et beaucoup passent la nuit dans un fauteuil, voire même par terre.

New-Port doit la vogue dont il jouit à son climat agréable plutôt qu'à sa plage, qui est d'un accès peu facile. Un petit nombre d'habitations seulement ont vue sur la mer. Les villas sont construites le long d'avenues ombragées, droites et régulières. Chacune a son jardin soigneusement entretenu, dont les clôtures basses permettent au

promeneur de rassasier ses regards de fraîcheur et de verdure. Les gazons sont arrosés, fauchés, peignés avec art, les allées bien râtissées, les parterres luxuriants. Au milieu du feuillage d'arbres variés, habilement choisis et plantés, apparaît de loin en loin le pignon gracieux d'un chalet ou le coin d'une vérandah couverte de lierre. Dans les chemins, des cavaliers, des victorias élégantes, bien attelées, menées par des cochers à la livrée correcte, tout un luxe d'équipages enfin qui surprend en Amérique. On sait en effet que le véhicule classique est le *buggy,* voiture grêle, montée sur quatre roues légères d'égal diamètre, affublée, suivant les circonstances, d'une capote minuscule qu'on pourrait qualifier de capuchon, et invariablement conduite par le propriétaire lui-même, vêtu du cache-poussière de toile grise dont aucun bon Américain ne saurait se passer.

A New-Port, nous descendons pour la première fois dans un de ces grands hôtels qui font le plus bel ornement des villes d'eaux et des bains de mer américains. Ruches dont les alvéoles peuvent loger des centaines de visiteurs; vastes casernes entièrement construites en bois, et autour des-

quelles règnent de larges galeries ou *piazzas,* qui fournissent un précieux abri contre les rayons du soleil. — Si cela brûlait! Mais les précautions sont prises : au détour de chaque corridor, aux paliers de chaque escalier, les extincteurs les plus variés sont en permanence. Réservoirs portatifs, bombes, engins de toute sorte, sont, sous la main de tous, prêts pour la première alerte. Je crains cependant que ce ne soient de faibles auxiliaires en cas d'incendie; et comment échapper aux flammes d'un semblable bûcher où tout est combustible? A New-York, où pourtant les constructions en bois sont rares, une plus sage mesure a été prise; chaque maison doit être munie à l'extérieur d'un escalier d'incendie, tout en fer, ayant un palier à chaque étage.

Quoique décoré du nom d'Océan-House, notre hôtel n'est pas voisin de la mer; le chemin est même assez long jusqu'à la plage. Nous arrivons à l'heure du bain; les amateurs sont nombreux, et le spectacle ne manque pas d'intérêt. Nous constatons que, si les lois de la pudeur américaine exigent que les dames portent des *bas* pour entrer dans l'eau, elles ne leur défendent pas, paraît-il,

d'observer avec un intérêt mal déguisé des messieurs qui prennent leurs ébats dans un costume beaucoup plus simple. Tant il est vrai qu'en ce bas monde tout est de pure convention.

De New-Port à Boston il n'y a qu'un pas. Boston, l'Athènes des États-Unis, dont les habitants et surtout les habitantes sont si jaloux de leur éducation artistique et littéraire. La ville emprunte à l'esprit moins pratique et moins commercial de ses citoyens un certain cachet d'irrégularité, j'allais presque dire de fantaisie, qui ne suffit pas cependant à la rendre belle.

Un heureux hasard nous amène en ces lieux à l'époque de l'anniversaire de l'Indépendance : la foule circule dans les rues. C'est le prétexte de parties interminables de *la crosse,* jeu pour lequel chaque ville du voisinage envoie ses champions. Les aubades, les feux d'artifice, font fureur. Les miliciens, fiers de revêtir l'uniforme, manœuvrent avec un sérieux inouï et nous régalent de quelques défilés qui excitent chez nous la plus vive hilarité.

IV

DE BOSTON A MONTRÉAL

En wagon. — Le lac George. — Le lac Champlain. — Les Canadiens.

De Boston notre itinéraire nous conduisait vers le Canada. C'est par Saratoga, le lac George, le lac Champlain, que nous gagnons Montréal.

La ligne traverse d'abord l'État de Massachussetts, région accidentée, couverte de forêts, coupée de vallons sauvages. Les collines succèdent aux collines. Les paysages, un peu monotones, exhalent un charme sévère qui séduit. Mais notre contemplation est troublée par des préoccupations d'un ordre tout matériel.

C'est notre premier voyage en chemin de fer, et le début est pénible. Il faut avoir l'œil constamment ouvert aux changements de trains. Comment reconnaître le nom des stations, que le conduc-

teur appelle d'une voix inintelligible, et qui n'est pas inscrit sur les gares? Joignez à cela le peu de disposition naturelle de l'Américain à la complaisance, la confusion résultant de l'enchevêtrement de Compagnies concurrentes qui empruntent souvent la même voie, se volent ou se renvoient le voyageur ahuri, et vous aurez une idée des petits agréments de la route.

Tout un public en fête, aussi désagréable qu'intéressant, monte, descend, s'entasse, parcourt le train d'un bout à l'autre. Les wagons sentent le *wisky* à plein nez, un ivrogne en laisse tomber à mes pieds une bouteille qui vole en éclats. Chacun lie connaissance au gré de ses sympathies. Des couples amoureux se forment, flirtent, s'embrassent, sans souci du voisin, et se séparent à l'arrêt suivant. On chante beaucoup aussi, et quels chants! Joyeuses complaintes pour des gens qui s'amusent, que ces cantiques populaires dits sur un rhythme lent et monotone qui devait pendant trois mois exercer la patience de nos oreilles! D'autres font partir des pétards. Puis ce sont des canotiers qui entrent dans notre *car*. Ils portent un paquet d'un nouveau genre, une longue yole de course,

mesurant au moins cinq mètres, et qu'ils suspendent au plafond.

A la tombée de la nuit, nous traversons la chaîne peu élevée des monts Hoosacks, et nous ne tardons pas à arriver à Saratoga, qui, malgré sa réputation, ne mérite pas une longue visite.

De là, moitié par terre, moitié par eau, nous gagnons Montréal; trajet à chaque étape duquel se rattache quelque épisode glorieux de la lutte malheureuse dont l'épilogue fut pour la France la perte de l'Acadie et du Canada.

Je me souviens avec plaisir de notre promenade sur le lac George. Notre bateau s'appelait *Horicon,* mot qui signifie « eaux argentées », et sous lequel les Indiens, dans leur langage imagé, désignaient ces flots limpides. Les anses, les canaux, dont on suit les contours; les îles entre lesquelles on navigue, abondent en perspectives inattendues. La claire frondaison des arbres de la rive, encore toute cendrée de vapeurs à cette heure matinale, se détache sur la sombre verdure des montagnes environnantes. Beaucoup de personnes viennent chercher le calme et la fraîcheur sur les bords de cette jolie nappe d'eau tout entourée de forêts.

Aussi les hôtels sont-ils nombreux. Mais bien des Américains préfèrent une installation plus simple. Ils s'établissent qui dans une île, qui au fond d'une baie, qui sur la lisière d'un bois, campent avec leur famille et passent la belle saison sous la tente. Ils ont ainsi les illusions de la vie sauvage et la certitude d'un logement économique.

Un isthme étroit, autrefois défendu par le fort Ticonderoga, sépare le lac George du lac Champlain. Celui-ci a conservé le nom que nos premiers colons lui avaient donné, plus favorisé en cela que son voisin, autrefois appelé lac du Saint-Sacrement, et qui fut débaptisé par les Anglais. Très-étroit, le lac Champlain s'allonge entre des rives basses et cultivées que bornent seulement dans le lointain, de part et d'autre, les silhouettes des Green-Mountains et des Adirondaks. Arrivés à l'extrémité nord, nous débarquons pour reprendre le train qui doit nous conduire jusqu'à Montréal.

Durant le trajet, nous rencontrons pour la première fois des Canadiens français. Nous sommes tout heureux de serrer la main de ces braves gens qui parlent notre langage. Eux sont fiers de causer avec des « Français de France », comme ils nous

appellent. Nous avons d'abord quelque peine à les comprendre; mais bientôt notre oreille est faite à leur accent traînard. Ils arrivent du Massachussetts, où ils travaillaient dans les usines américaines. C'est le cas de beaucoup de leurs compatriotes. Une association formée de Français et de Canadiens cherche activement à arrêter le mouvement d'émigration au profit des territoires de l'Ouest, comme le Manitoba, où des terres encore incultes attendent de nouveaux colons. La rondeur naïve de nos compagnons de voyage contraste d'une heureuse façon avec la froide indifférence des Yankees au milieu desquels nous vivons depuis quinze jours. C'est en amis que nous nous quittons en arrivant à Montréal.

V

LE SAINT-LAURENT

Montréal. — Québec. — Les Mille-Iles. — Le Niagara.

Si le service de la voirie laisse beaucoup à désirer dans les villes des États-Unis, si les rues sont peu balayées et mal entretenues, les habitations, du moins, ont bon aspect; on devine des logements propres, et l'on ne rencontre guère de ces ruelles infectes qui font les villes sales et malsaines. On n'en peut pas dire autant de Montréal; les masures ne manquent pas, non plus que les recoins sordides ni les odeurs mauvaises.

Lorsque l'on a parcouru les quais du Saint-Laurent et visité l'église de Notre-Dame, on a vu ce que Montréal a de plus intéressant. Une assez jolie excursion est celle du Mont-Royal, qui domine la ville. On y monte en voiture par une route poudreuse qui traverse le cimetière. Situé sur le

flanc de la colline, ce champ des morts n'a rien de l'ordonnance froide et régulière de nos nécropoles. C'est un parc avec ses parterres, ses pelouses, ses bosquets, au milieu desquels sont disséminées les tombes. Les vivants viennent là se promener sous les grands arbres, à l'ombre desquels ils doivent un jour dormir leur dernier sommeil.

Arrivés au sommet, nous découvrons un vaste panorama. A nos pieds, de nombreuses villas marquent de taches blanches la verdure des jardins. Puis c'est la ville, le dédale de ses toits, le pointement de ses clochers. Au delà, le Saint-Laurent barre d'une large bande grise tout le paysage. Une mince ligne noire tranche le ruban déroulé de ses eaux. C'est le pont Victoria, long de trois kilomètres, sur lequel passe le chemin de fer.

De Montréal, la descente du fleuve présente peu d'intérêt; les rives, basses et sans caractère, ne se relèvent qu'aux abords de Québec.

La ville est bâtie sur un promontoire que domine la citadelle, à l'embouchure de la rivière Saint-Charles.

Nous débarquons. Nos regards sont d'abord at-

tirés par les voitures, dont les cochers nous obsèdent. Cabriolets surannés, vieux d'un siècle, comme on n'en voit plus que sur les estampes anciennes; bibelots charmants qui réjouiraient fort le cœur de nos grand'mères. Dépourvu d'importance commerciale, Québec n'a pas, comme Montréal, subi l'influence anglaise. Tout ici, hommes et choses, les maisons et les rues dans la ville, le pays environnant même, exhalent un doux parfum de France, de France d'antan.

Nous avons traversé les Champs d'Abraham, où se décida le sort de notre malheureuse colonie. Dans ce combat héroïque, la mort, enveloppant du même linceul les deux généraux ennemis, priva Wolfe des joies de la victoire et épargna à Montcalm les douleurs de la défaite.

Nous voici dans la plaine. Dans quel coin fertile de la mère patrie une fée bienveillante nous a-t-elle transportés tout à coup? Mêmes cultures, mêmes jardinets, mêmes toits de chaume. Une longue promenade à travers ces campagnes nous conduit aux chutes justement célèbres du Montmorency.

Puis, après avoir visité la citadelle, où dorment quelques canons d'un autre âge que gardent d'un air d'ennui des miliciens désœuvrés, nous faisons nos adieux à Québec. Tournant le dos au lointain amphithéâtre de montagnes qui borde notre horizon vers le nord, nous reprenons la route du fleuve qui va nous ramener à Montréal, puis aux Grands-Lacs et au Niagara.

Mauvais bateau, nourriture exécrable. Rien dans le paysage qui excite notre admiration et nous aide un peu à supporter ce manque de confortable. Bien au contraire, d'interminables séries d'écluses, qu'il faut passer une à une, viennent retarder notre marche toutes les fois que les rapides rendent le fleuve impraticable. Le pays est plat, le temps gris, on pourrait se croire en Hollande! Pourtant, en arrivant au lac Ontario, dans un élargissement du Saint-Laurent, est logé tout un archipel, celui des « Mille-Iles », qui nous dédommage en partie des ennuis de la route. Minuscules îlots rocheux, terres plus grandes ombragées de sapins, débarcadères, canots de plaisance,

lacs intérieurs qui font songer aux étangs du bois de Boulogne; villas, hôtels entièrement construits en bois et peints de diverses couleurs, campements enfin, semblables à ceux du lac George. Entre deux îles, un obstacle singulier dont nous ne distinguons d'abord pas la forme. Nous passons auprès : c'est un bateau semblable au nôtre, mais dans une position bizarre, la proue menaçant le ciel, la poupe disparue dans les eaux.

Nous comptions traverser le lac dans sa longueur jusqu'à Toronto. De là, un autre bateau devait nous conduire à Lewiston ; puis nous gagnions le Niagara en chemin de fer. Nous avions compté sans le repos dominical. Il n'y a pas de service entre Toronto et Lewiston le dimanche. C'était un jour d'arrêt forcé à subir! Renonçant donc à notre navigation sur l'Ontario, nous débarquâmes à la première escale pour prendre le chemin de fer qui suit la rive nord du lac.

Le pays a l'aspect un peu triste des régions qui restent longtemps couvertes de neige. Les champs succèdent aux champs. On y récolte surtout de l'orge et de l'avoine. Chaque parcelle de terre est entourée de clôtures formées de longues perches

reposant sur des pieux en croix. On les appelle barrières canadiennes. Ailleurs, ce sont des souches renversées, placées les unes contre les autres, et dont les racines enchevêtrées forment un obstacle infranchissable. De temps à autre, une grange, une étable, un bouquet de verdure, un bois encombré d'arbres morts, que nous traversons rapidement pour retrouver à la lisière la même succession de plaines. Le défrichement dissèque petit à petit ces derniers vestiges de forêts. On coupe les arbres à un mètre du sol, on abandonne sur place les troncs dont on n'a que faire. Lorsque l'herbe est sèche, on y met le feu; la flamme court sur le sol, gagne les souches, qu'elle consume lentement, et dont les cendres donneront un premier engrais à la terre.

Nous sommes descendus du train, et nous nous acheminons vers le Clifton-House, l'hôtel le mieux situé, nous a-t-on dit, et d'où l'on a la plus belle vue.

Bien avant que nous puissions apercevoir les chutes, une haute colonne de vapeur qui monte

et s'épanouit dans le ciel nous sert de guide. Le bruit sourd des eaux arrive à notre oreille. Nous voici au bord du ravin, étroit et profond d'abord, s'étalant ensuite à nos pieds en un large bassin. La cataracte est devant nous qui s'y engloutit.

A cet aspect, nous n'éprouvons pas le sentiment de surprise et d'admiration auquel nous nous étions attendus. La chute, trop régulière, fait songer au déversoir d'un moulin; le trop grand développement de la nappe d'eau empêche d'en apprécier la hauteur; les lignes du cadre, enfin, n'ont ni l'ampleur, ni l'originalité qui conviendraient à un pareil tableau.

Je me hâte de dire que plus tard, lorsque l'on s'est approché de ces gigantesques cascades, que l'on a pu apprécier la masse d'eau qui s'y précipite, que l'on a touché du doigt le torrent et que l'on a été mouillé de son écume, on sent l'étonnement naître et l'admiration grandir.

Cette impression, d'ailleurs, ne m'est pas personnelle; plusieurs voyageurs m'ont dit l'avoir également ressentie.

La rivière Niagara fait communiquer le lac Érié

et le lac Ontario. Avant d'arriver à la cataracte, le lit, bordé de forêts, est large, peu profond, semé de récifs, d'abatis, de débris de tous genres. Les eaux, attirées par le gouffre, s'élancent et viennent heurter la pointe de l'île de la Chèvre, qui les divise. De là naissent les deux chutes.

Des passerelles permettent de s'aventurer sur les rochers, d'où l'on voit la rivière tomber dans le vide. Ailleurs, des sentiers en corniche s'avancent sous la nappe liquide.

Notre visite aux cataractes terminée, nous nous acheminons vers les rapides situés en aval. Le cours des eaux est profondément encaissé entre des falaises escarpées que relient trois ponts pleins d'élégance et de hardiesse. Les flots affolés se précipitent dans un élan furieux, se gonflent en vagues énormes, se cabrent, retombent, bouillonnent, jaillissent en gerbes d'écume, retombent encore pour aller s'enfoncer dans des tourbillons glauques qui donnent le vertige.

Un plan incliné permet d'atteindre le fond du ravin; on peut voir de près cet océan déchaîné, dont la violence a souvent tenté l'esprit follement audacieux des Américains. Un individu vient de

s'abandonner au courant, enfermé dans un tonneau lesté. Il est sorti sain et sauf de l'entreprise. C'est un garçon coiffeur, qui n'avait rien à perdre et un gros pari à gagner.

Au delà des rapides, la rivière, arrêtée par un escarpement où elle n'a pu mordre, s'infléchit en un large coude, majestueusement dessiné dans un amphithéâtre de forêts. Ce n'est qu'un immense remous dans lequel on voit, paraît-il, des arbres flottants tournoyer durant des semaines entières avant de continuer leur route.

Rentrés à l'hôtel, nous nous asseyons sur la terrasse pour jouir du tableau dont la splendeur grandiose s'impose maintenant à notre admiration. Le soir est venu, le disque brillant de la lune s'élève lentement au-dessus des eaux. A notre gauche, blanche comme un manteau de neige, la chute américaine semble figée dans la nuit. Le nuage d'écume qui rejaillit à ses pieds paraît dormir dans la même immobilité. A droite, le vaste fer à cheval de la cataracte canadienne : un côté est inondé de lumière; l'autre, enveloppé d'ombre, se dresse, muraille mystérieuse, dont deux lignes éclatantes marquent la base et le faîte. Au milieu,

dans son éternelle ascension, le panache de vapeur s'élève vers le ciel et se résout en petits flocons de nuées qui vont rejoindre les étoiles. Je n'oublierai jamais l'impression que j'ai ressentie ce soir-là en présence d'un tel spectacle, à la majesté duquel la fraîcheur de la nuit et le grave mugissement des eaux venaient ajouter leur charme secret.

Le lendemain, nous voulûmes faire une promenade au pied même de la cataracte. Un petit bateau à vapeur accomplit sans cesse ce périlleux voyage. Nous voguons sur une mer d'écume : les tourbillons se croisent, bouillonnent, entraînent notre esquif. Trempés d'embruns, ruisselants, nous nous avançons au milieu de ce chaos liquide; un courant d'air d'une extrême violence nous suffoque. Sur le nuage d'eau qui nous environne, un arc-en-ciel presque circulaire se dessine avec une parfaite netteté et accompagne notre bateau comme une merveilleuse auréole.

Nous allons partir. Nous essayons de fixer dans notre mémoire l'image de ce site, unique au monde. Qu'elle est belle maintenant, la cataracte, avec ses énormes veines gonflées, transparentes, et

ses écumes blanches dans lesquelles jouent les rayons du soleil de midi !

Depuis Chateaubriand, le Niagara a été bien souvent décrit. C'est le sort commun des choses qui surpassent toute description. Moi aussi, j'ai cédé à la tentation ; que l'on me pardonne, par égard pour le souvenir que j'en ai conservé.

VI

CHICAGO

La ville. — Les stock-yards. — Esprit pratique des Américains.

Quelle transition de la nature sauvage à la plus américaine des cités ! La ville noire, où chacun ne vit que pour travailler et ne travaille que pour s'enrichir. Nous arrivons en longeant la rive du lac, près de laquelle se trouve Michigan-avenue, la plus élégante et la mieux habitée de Chicago, où il est très-fashionnable de se promener en buggy le dimanche, avec un petit flot de faveurs attaché au manche de son fouet.

Le Palmer-House, où nous descendons, est le type accompli de l'hôtel américain, à cela près que la cuisine y est assez bonne, ce qui est contre l'habitude. Le hall du rez-de-chaussée sert de rendez-vous à des milliers d'individus qui viennent là traiter leurs affaires en fumant force ci-

gares. C'est un va-et-vient, un encombrement perpétuels.

A mon arrivée, une surprise désagréable m'attendait : ma valise est restée à Détroit, à la frontière. O hommes pratiques! vous vous garderiez bien de déranger le voyageur à la douane, mais vous arrêtez ses bagages sans crier gare! Force me fut de livrer ma clef, qui au bout de deux jours me revint, contre tout espoir, accompagnée de ma valise.

Chicago est une ville immense et plate. Suivez une de ses avenues droites et interminables : aux maisons de briques succèdent bientôt les maisons de bois, puis les terrains vagues, découpés par des voies régulières, bordées de trottoirs en planches; de ci, de là, une bicoque. La chaussée devient marécageuse; mais vous n'êtes pas sorti de la ville, les rues portent encore des numéros ; elles se prolongent, et vous pouvez marcher indéfiniment ainsi sans gagner la campagne. Et voilà comment Chicago s'étend sur près de deux cents kilomètres carrés.

Les stock-yards y occupent une grande superficie. Parcs à bestiaux, enclos de fortes barrières,

accompagnés de packing-houses, où s'accomplit le sacrifice des victimes et la préparation des viandes. Là se font les hécatombes de porcs et de bœufs, célèbres dans le monde entier. On égorge les premiers, on assomme les autres. La masse a remplacé la carabine employée primitivement. Le procédé était-il trop dispendieux ou trop romantique? Je ne sais; en tout cas, il a été abandonné.

La maison Armour and C°, qui occupe pour son compte 4,000 à 5,000 employés, a fait, de mars 1885 à mars 1886, pour 215 millions d'affaires. On y a tué, durant cette même année, plus de 1,527,000 animaux, parmi lesquels 1,133,300 porcs.

Pour la même période, on a abattu à Chicago un total de :

Porcs.	4,967,200
Bêtes à cornes. .	1,178,470
Moutons.	762,613
soit en tout	6,908,283 animaux.

La préparation des viandes salées et conservées n'est pas, du reste, la seule industrie de Chicago. Des usines de toutes sortes, parmi lesquelles des

aciéries très-importantes et bien installées, couvrent sans cesse la ville d'un nuage de fumée qui obscurcit le ciel. La production totale annuelle est évaluée à un milliard et demi de francs.

Les chiffres correspondants sont :

Pour New-York, de 2 milliards 220 millions;

Pour Cincinnati, de 923 millions;

Pour Saint-Louis, de 572 millions.

Néanmoins, et malgré tous les exemples accumulés de l'activité industrielle qui règne aux États-Unis, je ne puis m'empêcher de trouver qu'on apprécie souvent les Yankees au-dessus de leurs mérites. Habitants privilégiés d'un pays immense, doué d'une prodigieuse fertilité, renfermant à profusion le charbon, le fer, les métaux précieux, ils ont su exploiter ces richesses. Qui n'eût fait aussi bien à leur place? Les voyant de loin, nous les voyons mal. Tout ce qu'ils font nous semble tenir du merveilleux.

Mettons notre lorgnette au point; les faits nous apparaîtront avec leurs vraies proportions, et peut-être les Américains perdront-ils un peu de leur prestige.

L'admiration n'a pas manqué, lorsque l'on a en-

tendu, il y a dix-huit années environ, le récit, tant de fois répété depuis, de l'établissement vertigineux de la première ligne du Central-Pacific. Le travail fut, il est vrai, rapidement mené. Mais le lecteur français, qui a sous les yeux les voies soigneusement établies, les profils étudiés de nos grandes lignes, se figure volontiers les autres à leur image. Il perdrait toute illusion s'il parcourait les voies ferrées américaines. L'enchantement tombe et le tour de force s'évanouit, lorsque l'on voit ces deux longues files de rails étendues sur la prairie à peine ondulée. Ni fossés, ni barrières, les traverses reposant à même sur le sable, sans ballast qui en assure l'assiette. Pas un coup de pioche n'a été donné pour atténuer les accidents du sol; pas une tranchée, pas un remblai n'en adoucissent les pentes. Il en est de même pour bien des choses.

On lit partout qu'aux États-Unis il est de mode de soulever et de déplacer les habitations, et l'on se figure transportée d'un quartier à l'autre l'une quelconque de nos maisons de Paris. Loin de là, et aucun ingénieur américain ne voudrait entreprendre cette œuvre herculéenne. Ils choisissent

plus petites et plus légères les habitations qu'ils promènent.

Autre exemple plus frappant encore : la mode du pavé de bois nous vient du nouveau monde; cela est vrai. On pourrait dire aussi que cette ingénieuse invention est due au paysan qui, le premier, imagina de jeter dans une ornière quelques rondins pour y faire passer sa charrette. Vous croyez le pavé de bois américain semblable à celui des Champs-Élysées, où, chaque jour, des milliers de voitures roulent sur un parquet merveilleusement uni, régulier, établi avec le plus grand soin et entretenu sans relâche? Détrompez-vous. A Chicago, la chose est plus sommaire : des bûches sciées, équarries sur place et à la main, placées verticalement sur un sol à peine préparé, font tous les frais du pavage. Les intervalles sont, tant bien que mal, bouchés avec de la terre. Le premier véhicule qui passe enfonce la moitié des bûches, fait saillir les autres, et, au bout de deux jours, la chaussée présente l'aspect de toutes les rues américaines, c'est-à-dire qu'elle n'est praticable qu'au pas.

Je ne voudrais pas que l'on vît dans ces appré-

ciations une critique des habitudes et des procédés du nouveau monde. Ils sont en harmonie avec le caractère et les besoins du pays où ils se développent. Mais j'estime que, d'une façon absolue, ils sont loin de présenter la perfection dont on leur fait trop souvent une auréole. Apprécions ce que les Américains ont de bon, sans vouloir les prendre en tout comme modèles; nous avons notre manière de faire qui serait déplacée chez eux, mais à laquelle nous avons raison de nous tenir.

Il est malheureusement difficile de lutter avec succès contre des concurrents aussi favorisés. Chaque jour nous apporte une preuve de leurs progrès. C'est ainsi que l'on est obligé de reconnaître la naissance de certaines industries qui leur étaient inconnues naguère, et qui, depuis quelques années, prennent une extension considérable. La fabrication des rubans, des velours et tissus de soie, entre autres, qui était jusqu'ici notre monopole, a pris une telle importance, que l'on pressent le moment où les États-Unis cesseront d'être un débouché pour cette branche de notre commerce.

Déjà quantité d'objets de vêtement et d'articles

de luxe, qui atteignaient autrefois des prix exorbitants, sont devenus beaucoup meilleur marché. Les Américains recueillent en cela les fruits de la sollicitude qu'ils ont mise à favoriser, par des droits élevés à l'entrée, le développement de leur production naissante.

Un jour, sans doute, en dépit des plus séduisantes théories du libre échange, nous serons contraints et forcés, sous peine de ruine publique, de fermer notre marché à leurs importations, comme ils nous ont fermé le leur. A cette différence près qu'ils auront défendu leur industrie comme on soutient un enfant qui ne peut encore marcher sans aide, tandis que nous défendrons la nôtre comme on protége un vieillard qui a perdu ses forces.

VII

LE WASHOUT

Les pullman-cars. — La prairie. — Coolidge. — Quatre jours d'arrêt. — Puebla.

De Chicago, nous comptions gagner directement Denver, situé au pied des montagnes Rocheuses. Des trois lignes qui se présentaient à nous, nous choisîmes celle qui passe le plus au sud, par Kansas-City et Puebla, en suivant la vallée de l'Arkansas. On verra plus loin que nous ne fûmes pas en cela très-heureusement inspirés.

C'est notre première étape sérieuse en chemin de fer. Durant trente-six heures nous traversons un pays généralement plat, fertile, coupé de bois nombreux entre lesquels s'étendent d'immenses champs de maïs.

Ces paysages verdoyants ne sont ni ennuyeux, ni fatigants à regarder ; mais la route est longue,

et nous bénissons la disposition des wagons américains, grâce à laquelle nous pouvons quitter notre place et nous dégourdir les jambes en parcourant le train d'un bout à l'autre. On sait en effet que, dans chaque *car*, un corridor central sépare les banquettes où s'asseyent les voyageurs, et que les voitures sont reliées par des plates-formes qui permettent de passer de l'une à l'autre.

Un tel système trouverait peu de partisans en France, où chacun aime à choisir son coin, à s'y installer tranquillement à l'abri des importuns et des voisins désagréables. Se figure-t-on un compartiment de premières dans lequel circuleraient sans cesse des voyageurs de secondes et de troisièmes? Cela n'est supportable qu'en Amérique, où le mélange des classes est à ce point passé dans les mœurs que nul ne songe à y prendre garde.

Il n'existe qu'une catégorie de voitures. Tous les voyageurs s'y trouvent réunis sans distinction, en vertu d'un principe démocratique qui consiste à faire payer à tous le tarif le plus élevé.

Les pullman-cars ou sleepings constituent, il

est vrai, une exception. Ce sont des véhicules de luxe. Le supplément fixe à payer est de quinze francs par douze heures, ce qui n'est pas excessif. On peut d'ailleurs fort bien voyager à moitié prix, dans le jour surtout, où le demi-tarif donne droit à une place très-suffisante.

Le personnel de chaque pullman se compose d'un conducteur assisté d'un nègre, dont la fonction principale consiste à transformer tous les soirs le wagon en dortoir. Pour remplir ce sacerdoce, il endosse une veste de coutil d'une blancheur irréprochable. Il sert également de femme de chambre aux voyageuses, et ne craint pas de venir les réveiller le matin pour le breakfast en introduisant, sans crier gare, sa tête d'ébène entre les rideaux.

Les sleeping-cars américains ne peuvent pas être cités comme la perfection du genre. Ils laissent à désirer sous bien des rapports. Dans le jour, on y est mal, faute de pouvoir appuyer la tête sur le dossier trop bas des banquettes. Il est vrai que les hommes peuvent s'installer plus commodément dans le fumoir ; encore faut-il qu'il y en ait un et qu'il ne soit pas encombré.

La nuit, les couchettes sont rangées dans le sens de la longueur du train, à droite et à gauche du couloir central, dont elles sont séparées par un simple rideau, quelquefois assez transparent pour permettre de voir au travers. De chaque côté se trouve une double ligne de lits superposés. Une section, formée de deux couchettes, est séparée de la voisine par une cloison mobile.

Il n'est pas rare, lorsqu'on occupe le premier étage d'une de ces sections, d'avoir pour voisine, au rez-de-chaussée, une voyageuse inconnue, sous les rideaux de laquelle il faut se glisser chaque soir pour pouvoir grimper chez soi. Heureux les pays de mœurs simples où personne ne songe à mal !

Contrairement à l'opinion généralement répandue en Europe, on ne voyage aux États-Unis qu'avec une prudente lenteur. Aussitôt que l'on a quitté les lignes qui relient New-York à Washington, à Boston et à Chicago, il faut renoncer à faire plus de quarante kilomètres à l'heure, plus souvent trente ou trente-cinq. Sur une voie unique circule un seul train par jour; il s'arrête à toutes les stations. De pareilles conditions permettent de

simplifier le service : pas de signaux aux abords des gares, pas un disque aux croisements de voies. La locomotive s'arrête, le mécanicien constate que le passage est libre, et l'on se remet en marche sans autre formalité.

Le train doit-il s'engager sur un garage, c'est le conducteur lui-même qui fait l'aiguille; il reprend son poste, la manœuvre une fois terminée. Le système est simple et pratique; mais, pour l'appliquer, il faut avoir du temps à perdre.

Si l'on rencontre sur quelques réseaux des dining-cars qui permettent de prendre les repas en route, c'est là une exception. D'ordinaire, des buffets convenablement échelonnés attendent le voyageur. Tout le monde descend et s'assied à la table, présidée par le chef de train et le contrôleur, gentlemen des plus corrects et portant toujours du linge irréprochable. Le prix invariable est de soixante-quinze cents (3 fr. 75) par repas. Cette manière de voyager rappelle un peu les diligences; les cahots n'y manquent pas non plus, car on est horriblement secoué.

Le jeudi matin, à l'heure où nous devions approcher des montagnes Rocheuses, je suis ré-

veillé par un arrêt du train ; je m'habille, l'arrêt se prolonge ; je sors sur la plate-forme, et je constate que nous sommes à environ deux cents mètres d'une gare, au milieu d'un pays absolument nu, légèrement ondulé à l'horizon. Il se passait quelque chose d'anormal.

Suivant l'exemple de plusieurs voyageurs, je vais jusqu'à la gare savoir des nouvelles. Là, on m'apprend qu'un « washout » intercepte les communications. J'entendais le mot pour la première fois ; il ne me représentait rien de bien précis. Hélas ! je devais apprendre à mes dépens quelle en était l'exacte signification.

Il y a « washout » lorsque la voie a été détruite, enlevée par un orage.

Dans mon inexpérience des voyages américains, je maudissais déjà un retard de quelques heures qui allait nous faire arriver de nuit à Denver.

Mais voici déjà la matinée passée. A midi, nous nous engouffrons dans le buffet, car, par bonheur, la station en possède un. Sur la simple présentation de nos billets, nous sommes admis à nous repaître gratuitement. La journée s'avance sans que je puisse recueillir aucun renseignement

sur l'heure probable du départ. La nuit vient; nous rentrons dans notre maison roulante, qu'un soleil ardent a chauffée durant tout le jour. On y étouffe. Nous nous endormons pourtant, bercés du doux espoir de nous réveiller le lendemain à destination.

Chimère! Le jour levant nous retrouve au même endroit. Sur notre gauche, à cinq cents mètres environ, l'Arkansas roule ses eaux lentes et boueuses; il n'est ni large, ni profond. Sur notre droite, Coolidge, heureuse station dont le souvenir ne sortira pas de longtemps de ma mémoire. C'est le village de la prairie dans toute sa simplicité, composé d'une vingtaine de maisons, ou plutôt de baraques en bois. Localité insignifiante en apparence, mais qui est le centre d'une immense étendue de pays. C'est là que viennent s'approvisionner tous les gardeurs de bestiaux, ou « cow-boys », disséminés dans la région. Aussi découvrons-nous que cette cité minuscule édite un journal quotidien de huit pages. Chaque maison est un entrepôt : « general marchandise », « groceries », etc. On y achète vêtements, munitions, viandes de conserve.

Comme tous les villages analogues, Coolidge se distingue par l'abondance de ses « saloons », établissements interlopes, à la fois cafés, bars, maisons de jeu, et qui sont souvent le théâtre de scènes plus ou moins édifiantes de la vie des plaines.

Les environs de notre gare d'échouage ne sont guère pittoresques. Le terrain est essentiellement sablonneux, couvert d'une herbe rare, jaune et sèche, semée de plantes grasses et de quelques jolies fleurs. On se demande comment bétail et chevaux acceptent une pareille nourriture; et pourtant on compterait par millions les animaux qui vivent dans ces grands espaces.

Des cigales et des sauterelles en quantité innombrable sautent sur la terre brûlante. De loin en loin, quelques terriers de chiens de prairie. Ces gentils animaux vivent en compagnie de petits hibous peu farouches qui partagent leur tanière. Le serpent à sonnettes complète souvent le trio Singulière association d'un reptile, d'un oiseau et d'un quadupède faisant ménage, et bon ménage ensemble, dans la même demeure souterraine.

Le second jour est déjà à son déclin, et notre départ semble devenir de plus en plus problématique. Nous n'osons pourtant nous éloigner du train, car nous savons déjà, par expérience, qu'en Amérique on ne prévient guère, et que le conducteur lui-même est quelquefois laissé en route. Notre plus longue promenade nous conduit jusqu'au bord de l'Arkansas, le sable de la prairie est agréable à la marche, le pied n'y enfonce pas. Nous regrettons seulement de n'y pas trouver la moindre touffe de verdure à l'ombre de laquelle nous puissions nous asseoir. Impossible de découvrir un coin où se tenir. Pas un siége, sinon dans les cars; mais la température y est intolérable.

Il est encore arrivé des trains après le nôtre. Pour entrer au buffet, trois fois par jour, il faut faire queue en plein soleil pendant plus d'une heure. Les femmes et les enfants suivent la loi commune.

Personne ne murmure pourtant, personne ne se plaint, pas même ceux qu'on a laissés s'échouer ici à notre suite, sans les prévenir. Oh! merveilleux tempérament des Yankees! Nourris gratis,

ils se taisent et attendent patiemment l'heure de la délivrance!

Nous voici à notre troisième journée de séjour à Coolidge. La stupide philosophie de nos compagnons de voyage commence à nous gagner : nous nous résignons. Notre principale occupation consiste à regarder les jeunes misses se promener au bras des conducteurs du train, qui les abritent aimablement de leurs parasols. Quelques cow-boys nous donnent une petite représentation et piquent des temps de galop dans la plaine; leurs chevaux, maigres, chétifs, à l'air malingre, sont infatigables. Les cavaliers, le revolver à la ceinture, le winchester et le lazo à la selle, portent sur leur visage l'empreinte de la vie rude et laborieuse qu'ils mènent dans ces pays, tantôt brûlants, tantôt couverts de neige. Ils sont toujours en bras de chemise en cette saison, et chaussés de bottes courtes aux talons desquelles sonnent d'énormes éperons mexicains. Le chapeau est à larges bords et orné souvent d'un ruban d'argent.

Malgré ces distractions, il semble que nous soyons ici depuis un mois. La soirée se passe à entendre chanter des chœurs sur le même rhythme

endormant et monotone que nous connaissons déjà trop.

Voici le samedi soir venu, et nous habitons Coolidge depuis la nuit de mercredi !

Durant tout ce temps, chaque manœuvre a provoqué en nous une lueur d'espérance autant de fois déçue. A chaque tintement de cloche de la locomotive (c'est la manière de donner le signal), nous nous croyons en route. Enfin, le dimanche, à midi, le train franchit les limites de la gare. Cette fois, nous sommes partis ! Partis, oui ; arrivés... pas encore. Durant une heure environ, nous marchons assez bien. La ligne est protégée contre les incursions des bestiaux par une clôture en ronces artificielles. Tout du long blanchissent des squelettes d'animaux. Ils sont tombés là, acculés à la barrière qui les a empêchés de fuir devant l'orage ou la tempête de neige.

Mais bientôt les ravages de l'ouragan commencent à se faire sentir. Le sol est raviné, les traverses de la voie déchaussées. Nous ralentissons ; les rails, replacés tant bien que mal, soutenus par des pilotis, consolidés à force de pieux, s'enfoncent sous le poids des wagons. Les essieux crient,

les tampons grincent; les bois des ponts, réparés en toute hâte, craquent à notre passage.

Un torrent énorme a dû passer sur toute la région. Le terrain est bouleversé, sillonné de rigoles étroites et profondes, maintenant presque à sec. En plusieurs endroits, nous voyons à côté de notre route des tronçons de voie, longs de vingt à trente mètres, qui ont été arrachés et tordus par l'impétuosité de l'inondation. Les ravages s'étendent sur un parcours d'environ cent cinquante kilomètres.

Le sol de toute cette contrée repose sur une couche absolument imperméable. Aussi, l'été, chaque jour, dans l'après-midi, des orages éclatent, souvent terribles, aux quatre coins de l'horizon. Dès lors, on comprend quels dégâts peuvent produire ces trombes d'eau dont pas une goutte n'est absorbée par la terre.

Il eût été prudent et facile de tracer la ligne du chemin de fer sur l'une des pentes douces qui bordent la vallée de l'Arkansas. C'est ce qu'on eût fait partout ailleurs qu'ici.

Pour aller plus vite en besogne et éviter quelques travaux, simples à exécuter pourtant, on a

préféré placer la voie dans le thalweg même de la rivière. Aussi plusieurs fois par an, l'accident qui nous arriva se reproduit-il. Le trafic est arrêté, les réparations sont coûteuses ; mais la construction de la ligne a été une merveille de rapidité et d'économie ; c'est le principal. A cela se borne souvent l'esprit pratique, tant vanté, des Américains.

La voie devient de plus en plus mauvaise ; de temps à autre nous nous arrêtons tout à fait. Nous traversons des marécages où les tortues s'enfuient à notre approche.

Le coucher du soleil nous surprend en panne au milieu des roseaux, sans qu'il soit possible même de descendre de wagon. Nous n'avons rien mangé depuis huit heures du matin, et nous nous apprêtons à nous coucher l'estomac vide. Les grenouilles nous régalent d'un concert assourdissant, au bruit duquel nous finissons par nous endormir en désespoir de dîner.

Le lendemain matin, enfin, nous arrivons à la Junta, où nous pouvons calmer notre faim. Dans le lointain, on commence à apercevoir la silhouette des montagnes Rocheuses et le sommet du Pikes-

Peak, au pied duquel nous passerons dans la journée.

Nous sommes dans les sables; à l'herbe de la prairie ont succédé des touffes basses et clair-semées : ce sont des sauges. De tous côtés courent des *jack-rabbits,* sorte de lièvres maigres et efflanqués qui habitent ces dunes inhospitalières.

De toutes les cités que nous ayons encore traversées, Puebla est la première qui ait un certain cachet. On y sent déjà l'approche du Mexique, on y trouve quelque souvenir vague de la domination espagnole, à laquelle la ville doit son nom. Les maisons américaines y ont, il est vrai, le même aspect que partout ailleurs; mais, aux environs, les collines jaunes et brûlées sont semées d'habitations basses à toit plat. Misérables demeures d'une population pauvre, elles sont construites d'une argile ocreuse qui les rend difficiles à distinguer. Avec quel plaisir nous les saluons, ces modestes chaumières, dans lesquelles on sent vivre un vieux peuple aimant d'anciennes coutumes, et dont les œuvres enpruntent à la tradition leur couleur et leur originalité! Il faut avoir voyagé aux États-Unis pour bien comprendre ce sentiment.

Il est tout entier résumé, à mon avis, dans l'exemple suivant :

J'ai eu l'occasion bien des fois de rencontrer, dans les mines californiennes, des ouvriers italiens ou espagnols. Il n'est pas de fois où ces braves gens, sachant que j'étais Français, ne m'aient serré les mains avec effusion en s'écriant : « Raça latina! Raça latina! » La vie au milieu de ce peuple yankee, froid, sans originalité, sans élan, provoque de ces tendresses de cœur.

De Puebla partent trois lignes ; l'une se dirige vers le sud : c'est celle que nous prendrons pour gagner la Californie, en traversant le Nouveau-Mexique et l'Arizona. La seconde s'enfonce dans les montagnes Rocheuses : dans quelques jours elle nous conduira à Leadville, et plus tard nous ramènera de San-Francisco. Aujourd'hui, nous faisons route vers le nord, en suivant le pied de la chaîne et en nous élevant petit à petit sur le plateau où est bâti Denver.

VIII

COLORADO

Colorado-Springs. — Le Jardin des dieux. — Richesse du Colorado. — Législation minière. — Denver. — La Royal-Gorge. — Leadville.

Assis sur le bord de leurs terriers, les chiens de prairie regardent passer le train, sans surprise, avec des mines espiègles, et continuent tranquillement à brouter le brin d'herbe qu'ils tiennent entre leurs pattes.

Nous franchissons la gare de Colorado-Springs. Un court embranchement conduit de là aux eaux de Manitou, situées à la base de Pikes-Peak. L'endroit est très-fréquenté par les Américains. Les environs en sont pittoresques ; le « Jardin des dieux » est particulièrement renommé. Au milieu d'une vallée, semée de broussailles, se dressent, tantôt en crêtes étroites, tantôt en aiguilles découpées, de hautes roches de grès. Les unes sont

très-blanches, les autres d'un rouge orangé qui apporte dans le paysage une note inaccoutumée tranchant à la fois sur le bleu du ciel et sur la verdure vigoureuse des alentours. Les montagnes encadrent ce site singulier de leurs cimes encore couronnées de neige.

Enfin, nous débarquons à Denver avec un soupir de soulagement. Il y a plus de sept jours que nous avons quitté Chicago !

Le Colorado est essentiellement un pays de mines, mais c'est depuis dix années à peine que la grande richesse de son sous-sol a été révélée par la découverte des gisements de Leadville. Jusque-là, la Californie, puis le Névada, avaient tenu le sceptre de la royauté minérale aux États-Unis. En 1878, le Colorado vint se ranger d'un seul coup à la suite de ces deux régions célèbres, et en 1880 la production de ses mines dépassait de près de sept millions de dollars celle des États les plus privilégiés [1].

[1] Or, argent, cuivre et plomb :

Production en 1879 :	Dollars.	*Production en* 1880 :	Dollars.
Névada.	21,997,714	Colorado.	20,000,000
Californie. . . .	18,190,973	Californie. . . .	19,000,000
Colorado.	17,014,204	Névada.	18,000,000

Le chiffre de la population est intimement lié à la fortune des exploitations minières, il en suit toutes les variations. En 1870, Denver comptait moins de cinq mille habitants ; aujourd'hui, il en possède quarante mille. Leadville, qui en 1875 n'existait pas, sortait de terre peuplé de douze mille âmes, dont le nombre avait doublé en 1880. Depuis lors, la décroissance a été sensible, et l'on peut prévoir qu'un jour cette dernière ville disparaîtra, comme elle est née, dans l'espace de quelques mois à peine.

Le Colorado ne jouit pas, en effet, comme la Californie, d'un sol fertile, susceptible de fixer une population agricole sédentaire et stable, indifférente aux engouements comme aux paniques des mineurs. La culture et l'élevage n'y ont pris un développement sérieux que dans la partie de l'État qui s'étend sur la prairie, et où les chercheurs d'or n'ont que faire.

Le flot humain se déplace donc, va, vient, suivant que la découverte ou l'épuisement des filons l'attire ou l'éloigne, et sans qu'aucun régulateur en modère la mobilité.

La production totale du Colorado, qui, en 1870,

n'atteignait que deux millions et demi de dollars, dont les quatre cinquièmes étaient fournis par l'extraction de l'or, s'élevait en 1878 à dix millions six cent mille dollars (ou 53 millions de francs).

Leadville, le camp né de la veille, entrait dans ce chiffre pour trois millions de dollars environ. En 1879, on extrayait des mines de ce seul district cent onze mille tonnes de minerai, contenant dix millions de dollars de métaux, dont huit en argent. En 1880, ce chiffre fabuleux fut encore surpassé, et Leadville figure sur les statistiques pour quinze millions de dollars (ou 75 millions de francs). C'étaient environ les trois quarts de la production totale du Colorado à la même date.

Les années suivantes, l'exploitation des mines fut poussée avec la même activité.

Le tableau suivant peut se passer de tout commentaire.

PRODUCTION DU COLORADO (EN DOLLARS)

ANNÉES	PLOMB.	CUIVRE.	OR.	ARGENT.	TOTAL.
1881	40.500	161.000	3.300.000	17.160.000	20.561.600
1882	58.600	268.600	3.360.000	16.500.000	20.187.200
1883	70.600	179.000	4.100.000	17.370.000	21.719.600
1884	63.200	302.000	4.250.000	16.000.000	20.615.200

Soit une production annuelle moyenne de 20,500,000 dollars, ou plus de 102,500,000 fr.

On voit que, dans ces chiffres, la somme représentée par l'argent correspond à quatre ou cinq fois celle qui est représentée par l'or. En Californie, la proportion qui relie les quantités extraites de ces deux métaux est presque exactement inverse.

En présence d'une somme aussi colossale d'argent jetée sur le marché, les cours anciens ne pouvaient se maintenir. Dès 1870, à la suite du développement pris par les mines de Virginia-City, dans le Névada, le rapport de la valeur de l'argent à celle de l'or était tombé subitement d'un quinzième à un seizième. Le gouvernement fédéral s'émut de cette dépréciation de l'argent, et en 1873 fut décrétée la démonétisation de ce métal. Cette décision ne faisait guère l'affaire des propriétaires de mines, qui se trouvaient ainsi privés d'un débouché précieux pour leur marchandise. Les prix ne pouvaient que tomber encore à la suite de cette mesure monétaire. En 1876, le rapport argent-or s'abaissait jusqu'à 1/19, et même 1/20,5.

Les intéressés firent tous leurs efforts pour que

l'on revînt à l'ancien régime, et en 1877, à l'avénement de la nouvelle législature, satisfaction leur fut donnée. Depuis lors, le dollar argent est redevenu monnaie légale, malgré l'excès de sa valeur nominale sur sa valeur réelle. Les cours se relevèrent un peu à la suite du nouveau *bill,* et actuellement, sur le marché de New-York, le prix de l'argent oscille aux environs de 1 dollar l'once, ce qui correspond à un rapport de 1/18,65 environ entre les valeurs des deux métaux précieux.

Dans les pays neufs et peu habités, tels que le Colorado, il était nécessaire de favoriser beaucoup l'initiative personnelle qui seule pouvait les mettre en valeur. Au *prospector* (chercheur de mines) partant les poches vides à la poursuite de la fortune, sans autre bagage que son pic et sa pelle, il fallait promettre la possession certaine et la jouissance immédiate du fruit de ses laborieuses recherches. C'est dans cet esprit qu'a été rédigée la loi américaine.

L'acquisition et la conservation de la propriété minière sont déterminées dans leurs points essen-

tiels par la législation fédérale. Celle-ci établit certaines distinctions entre les diverses régions d'après le genre d'exploitation dont elles sont susceptibles. Les dispositions de cette règle fondamentale sont seulement soumises à quelques modifications de détail, suivant les lois de chaque État ou les coutumes locales.

Il suffit d'indiquer les traits principaux de cette législation pour faire ressortir l'esprit libéral dans lequel elle a été conçue, et pour montrer à quel point elle est bien appropriée aux intérêts qu'elle doit régir.

Un prospecteur a-t-il découvert l'affleurement d'un filon, il affirme tout d'abord son droit de premier occupant de la façon suivante : il marque, au moyen de six piquets (un à chaque coin et un au milieu de chacun des grands côtés), les limites du lopin ou *claim* qu'il prétend occuper. Puis, dans un endroit bien en vue, il place une pancarte portant son nom et la date de la découverte. La loi se contente de fixer les dimensions maxima que l'inventeur a le droit d'assigner ainsi au coin de terre qu'il délimite.

Cela fait, celui qui a découvert la mine peut,

sans formalité aucune, et à l'exclusion de toute autre personne, exécuter dans l'espace qu'il a réservé tous les travaux qui lui paraissent convenables. Avant trois mois écoulés, et à la seule condition d'avoir foncé un puits profond de dix pieds au moins, permettant de constater l'existence du filon, le *claimant* peut se faire délivrer un acte de *location*. Cet acte lui confère la possession du claim. Son droit est indéfini et transmissible. La seule condition à laquelle il soit assujetti est d'exécuter chaque année un minimum de travaux déterminé, sous peine de déchéance.

Le *locator* a la faculté de transformer son droit de possesseur. Le payement à l'État d'une somme déterminée, par hectare, lui permet d'acquérir la mine en pleine propriété et sans restriction.

On voit d'après ce qui précède que, à partir du moment même où il vient de découvrir la mine, l'inventeur se trouve à l'abri de toute action pouvant, soit le déposséder, soit même entraver ou retarder sa jouissance, et qu'il peut ensuite, au moyen des formalités les plus simples, en devenir définitivement propriétaire.

Denver, situé en avant des montagnes Rocheuses, au milieu d'une campagne assez fertile, fut d'abord l'étape extrême des pionniers venant de l'Est et leur centre de ravitaillement. A partir de là, on quittait la plaine pour traverser montagnes et déserts avant d'atteindre la vallée du Sacramento. La fondation de la ville date de 1858, alors qu'on mettait des mois entiers pour gagner la Californie. On faisait cette interminable route en caravanes, dans de pesantes voitures ou wagons traînés par des bœufs.

Le chemin de fer atteignit le Missouri bien longtemps avant d'être prolongé à travers ces contrées mal connues où les Indiens régnaient encore en maîtres et ne se faisaient pas faute de scalper les voyageurs. Le premier service postal rapide organisé fut celui des *poney-express,* dont les courriers franchissaient en huit ou neuf jours la distance qui séparait le terminus de la ligne de la côte du Pacifique. Mais souvent encore les diligences étaient arrêtées, et, en 1864, un soulèvement des Cheyennes et des Arapahoes interrompit toute communication entre le Colorado et les autres États. Jusqu'en 1870 les attaques se re-

nouvelèrent, et ce n'est qu'après l'achèvement du Central-Pacific rail-road qu'on put maîtriser complétement l'hostilité des Indiens. A la suite de plusieurs traités dont les derniers datent de 1878, ils furent confinés dans des territoires réservés, où le gouvernement américain leur fournit des subsides en argent et en bétail.

Comme les hommes, les animaux sauvages se sont retirés devant les progrès de la civilisation. Les buffalos, qui naguère encore parcouraient la prairie en troupeaux comptant des millions d'individus, ont disparu ; le temps n'est plus où la locomotive s'arrêtait durant des heures entières pour laisser passer ces pesants animaux, dont les croupes noires faisaient onduler la plaine jusqu'aux extrêmes limites de l'horizon. Facile à approcher et à chasser, se laissant tuer même au revolver par le cavalier qui le poursuit, le buffalo a été l'objet d'une destruction rapide. Je n'en ai pas aperçu un seul, quoiqu'il en existe encore ; mais presque tous se sont réfugiés dans les territoires plus sauvages du Nord, principalement dans le Montana et le Wyoming.

Malgré la facilité actuelle des communications, Denver a conservé pour le voyageur quelque chose de son ancien caractère. C'est toujours une oasis séparée, à l'est, du monde civilisé par huit cents kilomètres de prairies ; à l'ouest, éloignée de la plaine californienne par quinze cents kilomètres de régions montagneuses et inhospitalières.

Aussi Denver a-t-il pris une importance considérable. Ce n'est pas un camp, mais une ville véritable, avec sa gare monumentale, ses tramways, ses banques nombreuses, son théâtre. On y jouit d'un fort agréable climat, l'air y est sec et le ciel presque toujours pur; les hivers n'y sont pas très-rigoureux, quoique l'altitude soit de 1,570 mètres.

Nous eûmes la bonne fortune de trouver à Denver un hôtel européen, tenu par un Belge, M. Bero, chez qui l'hospitalité est aimablement offerte et la cuisine excellente. J'avoue que, sans être gourmand, on est singulièrement sensible, après quelques semaines de régime américain, aux charmes d'une table bien servie; et l'on ne saurait se figurer quelle heureuse influence exerce sur le moral de voyageurs fatigués l'aubaine d'un bon dîner.

Aux environs mêmes de Denver, sur le versant de sa chaîne et dans les vallées, sont distribués les centres miniers auxquels le Colorado a dû le commencement de sa prospérité. Ce sont ceux de Boulder, de Gilpin, et surtout le district de Clear-Creek. Ce dernier s'étend sur les bords d'une petite rivière qui, pendant plusieurs kilomètres, coule dans des gorges profondément encaissées. Le chemin de fer emprunte ce passage pour gagner Georgetown, où affleurent les filons les plus riches. C'est, après Leadville, le « county » le plus productif du Colorado.

Malgré le voisinage des mines et le commerce des métaux précieux, les vols et les crimes sont, paraît-il, rares à Denver. Les lois de l'État sont, du reste, sévères. Il n'en est pas moins vrai que, la veille de notre arrivée, on a pendu un nègre qui avait tué un conducteur de tramway pour s'approprier la recette. Comme, malgré leur rondeur en affaires, les hommes de l'Ouest ne sont pas dépourvus de l'esprit pratique qui caractérise les Yankees, l'exécution a eu lieu sur une plage de la rivière, de façon à ne pas déprécier le terrain.

A Georgetown, que nous avons visité, nous nous trouvions assez rapprochés de Leadville; mais les communications ne sont guère possibles. Il nous faut donc revenir sur nos pas jusqu'à Pueblo et décrire un U gigantesque.

A partir de Pueblo, la ligne s'enfonce dans les montagnes en piquant droit vers l'ouest. Elle suit rigoureusement le cours de l'Arkansas. La rivière a fait dans la roche une coupure étroite et sauvage au fond de laquelle roulent les eaux mugissantes : on l'appelle « Royal-Gorge ». En certains endroits, le passage est resserré à ce point qu'il a fallu suspendre la voie ferrée au-dessus du torrent au moyen de ponts accrochés à la paroi, comme le serait la tablette d'une étagère.

Je sors sur la plate-forme du wagon pour mieux voir. A droite et à gauche se dresse une muraille abrupte de roches rougeâtres, dont les bords entr'-ouverts découpent au-dessus de nos têtes une bande éclatante de ciel bleu. Je me cramponne aux poignées pour ne pas être jeté dehors par les mouvements de lacet qui nous secouent. Je dois essuyer de plus la pluie d'escarbilles que vomissent sans discontinuer les locomotives américaines,

pluie dont la violence est parfois telle que l'on croit à un orage de grêle s'abattant sur le toit du wagon.

Sans vouloir diminuer en rien les mérites des admirables défilés de l'Arkansas, je dois avouer que, sans chercher aussi loin, les gorges du Trient, en Suisse, et celles du Fier, en Savoie, n'ont rien à redouter de la comparaison avec leurs sœurs américaines.

A Salida, la vallée s'épanouit en un bassin circulaire entouré de montagnes. La ligne de Californie, se prolongeant vers l'ouest, s'élève en lacets sur les pentes, tandis que, remontant brusquement vers le nord, nous continuons à suivre le cours de la rivière. Le paysage est triste et monotone.

Presque à la source de l'Arkansas, au milieu d'une plaine assez large est assise Leadville. Les montagnes avoisinantes s'élèvent peu au-dessus du plateau qu'elles surmontent. Elles ne sont ni découpées, ni couvertes de bois ; leur aspect rocailleux et dénudé manque de grandeur et d'ori-

ginalité. Le sol de la vallée lui-même est couvert de pierres et de graviers, apportés là, soit par les eaux, soit par des glaciers depuis longtemps disparus. De petites fleurs roses, analogues à celles que l'on cueille sur les moraines suisses, y croissent encore.

Quoique l'altitude soit de trois mille mètres environ, on aperçoit quelques bois de sapins ; c'est-à-dire que la limite de la végétation dépasse de plus de mille mètres la hauteur qu'elle atteint en Europe sous les mêmes latitudes.

La ville s'étend au pied des collines, ou plutôt des monticules dans lesquels la nature avait enfoui ses trésors. Les maisons, construites en bois, ne comprennent généralement qu'un rez-de-chaussée et un premier étage. En suivant les rues ou plutôt les chemins qui gravissent le flanc des buttes, on sort insensiblement de la ville, et l'on se promène bientôt au milieu des bâtiments d'extraction et d'exploitation. Ils sont nombreux et modestement installés, car la plupart des concessions sont de dimensions très-restreintes. Ici, et je n'exagère pas, personne qui n'ait sa mine, comme chez nous on possède un champ. Médecin, phar-

macien, perruquier, chacun s'intéresse à une exploitation ou exploite pour son compte un coin de filon dont il est propriétaire. Allez-vous vous faire raser, le coiffeur vous exhibe quelque échantillon rare qui vient de son « claim », vous entretient de la richesse de son minerai, de ses bénéfices et de ses espérances. Aucun d'eux ne sait, du reste, le premier mot de l'art difficile du mineur; ce qui ne les empêche pas de faire souvent fortune.

Il n'y a pas dans la ville de bar, quelque modeste qu'il soit, qui n'expose aux yeux des consommateurs, sur les tablettes d'une vitrine, une série de curieux spécimens minéraux. Ces bars ou saloons sont une des particularités les plus intéressantes des cités de l'Ouest. On y boit, on y fume, on y joue, et l'on s'y tue quelquefois. Dans Chesnut street, la principale rue de Leadville, on en compte autant que de maisons. Dans ces établissements, le loto ou keno, la roulette, le pharo, le poker, sont en grande vogue. Jusqu'au matin, les dollars sonnent sur les tables, et le mineur ne quitte le tripot qu'à l'heure de la reprise du travail. Les salaires élevés, les fortunes imprévues, développent chez ces hommes l'amour effréné du

jeu sous toutes les formes. Pour eux, la vie n'est qu'une suite ininterrompue de coups de dés.

Dès l'année 1860, les recherches des mineurs avaient fait connaître dans les environs de l'emplacement actuel de Leadville des sables aurifères. Malgré l'impossibilité où l'on était d'exploiter durant l'hiver, long et rigoureux à ces altitudes, des minerais de surface, le traitement de ces sables donna durant sept ou huit ans d'assez beaux bénéfices. Mais ce n'est qu'en 1876-1877 que l'on découvrit les premiers indices des gisements qui, formant le sous-sol des trois collines de Carbonate-hill, Iron-hill et Freyer-hill, allaient révéler une richesse en argent égale à celle des plus célèbres « bonanzas » des filons du Comstok.

Les minerais de Leadville contiennent généralement de 15 à 20 p. 100 de plomb, souvent du fer, rarement du cuivre ou de l'or ; enfin une proportion d'argent qui varie depuis 5 onces à la tonne jusqu'à 400 ou 500. On considère que le minerai paye à partir d'une teneur de 15 onces à la tonne. La moyenne de la plupart des mines os-

cille aux environs de 70 onces d'argent. Mais le maximum de richesse que l'on ait observé atteint le chiffre incroyable de près de 12,000 onces d'argent par tonne. Ce qui représente une valeur de 60,0C0 francs environ.

Outre sa valeur intrinsèque, le minerai est plus ou moins recherché suivant sa teneur en sulfure de plomb et en oxyde de fer, dont la présence facilite le traitement par fusion et précipitation. Au contraire, le sulfure de zinc est un élément nuisible qui, lorsqu'il atteint une proportion de 15 p. 100, entraîne une notable dépréciation du minerai.

Les opérations métallurgiques qui ont pour résultat la séparation de l'argent brut se font dans des usines appelées « smelters ». Il en existe un grand nombre dans tout l'État de Colorado ; mais les plus renommées sont situées aux environs de Pueblo et de Denver.

Le métal brut obtenu est rarement traité pour argent fin par les smelters eux-mêmes, et les lingots sont le plus souvent expédiés à Omaha (Nebraska), qui est le centre des usines spéciales où s'opère le raffinage.

Il semblerait que le développement de l'industrie minérale aux États-Unis ait dû rendre les Américains ingénieurs habiles, géologues érudits et administrateurs consommés. Il n'en est rien; de l'abondance même des substances métalliques, de la richesse des filons, de la facilité relative des travaux, résulte une absence de méthode qui étonne. Tout est subordonné à la rapidité de la mise en valeur. On découvre la veine, on la suit : peu importe que le puits soit incliné, incommode, contourné; chaque coup de pioche rapporte, c'est le principal. Tant pis si, un jour, cette imprévoyance doit grever les frais d'extraction dans des proportions considérables et rendre l'exploitation de la mine pénible et difficile. Ailleurs, faute de prendre la précaution élémentaire de faire des analyses, on mélange le minerai pauvre avec le minerai riche, sans se préoccuper de la séparation coûteuse qui en résultera.

La plupart du temps, le mineur américain ignore ce que contient son minerai. Pourvu que cela paye, il est satisfait. Aussi les grandes exploitations emploient-elles le plus souvent des ingénieurs anglais et des chimistes allemands.

On peut se demander comment il se fait que les entreprises françaises aux États-Unis aient souvent un sort funeste, alors que, grâce à la direction de bons ingénieurs, elles devraient jouir, sur les exploitations américaines, d'une supériorité assurée.

Les causes de cette apparente contradiction sont multiples et faciles à saisir. D'abord, si l'on peut reprocher aux Américains de méconnaître l'importance d'une première installation méthodique et de travaux d'avenir bien conduits, nous autres Français, nous tombons dans l'excès contraire, et nos installations sont souvent disproportionnées avec l'importance probable de la mine à laquelle elles s'appliquent.

Mais ce n'est là qu'une raison secondaire, si l'on considère que les mines proposées sur le marché de Paris ont été d'abord et successivement refusées sur ceux de San-Francisco, de New-York, de Londres et même de Berlin.

Échouée à Paris lorsque personne n'en a voulu ailleurs, l'affaire est prise en main par une Société financière, et montée à un capital énorme dont l'entreprise la plus fortunée serait insuffisante à payer les intérêts. C'est souvent spéculation, souvent

aussi nécessité, car l'affaire, sous de moins brillants auspices, ne trouverait pas chez nous un seul souscripteur.

Il faut ajouter à cela toutes les difficultés qu'ont à vaincre, toutes les ruses et les fraudes qu'ont à déjouer nos ingénieurs dans un pays que peu connaissent bien, et où les plus incroyables supercheries sont journellement mises en usage pour tromper l'acquéreur.

IX

SANTA-FÉ

Le Nouveau-Mexique. — Son histoire. — Ses habitants.

En quittant Leadville, nous revenons sur nos pas. Même route à travers les défilés de la Royale-Gorge, et même tribut d'admiration payé à ces murailles escarpées, où le regard trouve à peine, pour s'arrêter, quelques saillies et quelques arbustes.

L'embranchement qui se dirige vers le sud est à la Junta. La ligne gagne rapidement le pied des montagnes, traverse aux environs de Trinidad une vallée fertile, cultivée en maïs ; puis, le pays devenant de plus en plus accidenté, nous nous élevons jusqu'à Raton-Pass, à travers une région montagneuse où les broussailles alternent avec les pâturages. Bientôt nous redescendons dans la plaine ; l'herbe y est verte et courte ; les montagnes s'éloi-

gnent et encadrent notre horizon d'un feston de dentelures grisâtres.

Il est déjà minuit passé lorsque nous arrivons à Lamy, d'où un tronçon de ligne nous conduit à Santa-Fé.

Nous voici loin de New-York, de Chicago, de Denver, loin de leur physionomie industrielle et moderne. Un Américain parlant de Santa-Fé ne manque pas d'ajouter : « La ville la plus ancienne des États-Unis » ; comme un noble de nouvelle marque vanterait un blason qu'il vient d'acheter, mais qui sent les croisades. La vieille cité n'a cessé d'être mexicaine qu'en 1846. Il n'en est pas moins vrai que les Yankees sont fiers de ce grand village espagnol, sans industrie ni richesse ; c'est comme un bibelot qu'ils sont heureux de présenter aux étrangers en leur criant bien fort : « Nous aussi, nous avons des cités qui ne datent pas d'hier, des villes marquées du sceau des siècles, entourées de l'auréole de l'histoire et de la légende ! »

A part un hôtel monumental, de nombreux couvents et les casernes, il n'y a guère à Santa-Fé que des maisons basses, construites en briques

crues, quelquefois blanchies à la chaux. Elles se composent seulement d'un rez-de-chaussée ouvrant sur le trottoir. Celui-ci est en planches ; un auvent l'ombrage, formant galerie et courant tout le long des maisons, d'un bout à l'autre de la rue.

Les habitants ont le teint mat et bronzé des Espagnols, la parole vive et bruyante. Les femmes, assises sur le pas de leurs portes, fument la cigarette. Beaucoup de vieilles sont tellement ridées et parcheminées que leur aspect éveille plutôt le souvenir des momies d'Égypte que l'idée d'un être vivant. Les jeunes ont les yeux et les cheveux noirs ; elles portent des vêtements d'étoffes voyantes.

Sur la chaussée, les *bourros* (c'est le nom qu'on donne aux ânes) trottinent, portant bravement de lourdes charges : celui-ci des jarres remplies d'eau, celui-là des fruits, des légumes ou des pastèques. Les âniers jurent, s'interpellent, s'invectivent sans raison. Ils n'ont certes pas été coulés dans le même moule que les cochers de Broadway, qui s'accrochent et se décrochent sans mot dire. Les citoyens du Nord et de l'Est jugent tout ce bruit bien inutile.

Cette exubérance nous réjouit, au contraire. Voici des gaillards au cœur chaud, au geste expressif, à la parole sonore, qui font plaisir à voir et à entendre. Ils ont l'esprit léger, c'est vrai ; mais ceux qui les traitent de fous ne sont pas plus sages peut-être, et sont certainement plus ennuyeux.

A l'heure actuelle, Santa-Fé est le quartier général des troupes chargées de réprimer les incursions des Apaches insoumis sur la frontière mexicaine. A ce titre, la ville est un vif sujet d'intérêt pour tous les citoyens de l'Union. Rien de surprenant à cela, si l'on songe que cette guerre de gendarmes est la seule pour laquelle la grande République continue d'entretenir sa minuscule armée. Les mauvaises langues vont jusqu'à dire que les officiers se gardent bien d'exterminer complétement les Apaches rebelles ; ils craignent que la soumission du dernier Indien ne marque le dernier jour de leur carrière.

A considérer plus sérieusement les choses, c'est une vie pénible et fatigante passée à la poursuite d'un ennemi insaisissable, entre les deux nudités du ciel sans nuages et de la terre sans ombre.

Dans les environs mêmes de Santa-Fé, les Indiens se sont rangés depuis longtemps à des mœurs moins guerrières. Je suis allé visiter un de leurs villages. Les maisons, grossièrement construites, sont rangées autour de la place, qu'elles entourent comme une muraille continue. Dans beaucoup d'entre elles, on ne pénètre que par le toit, ou plutôt par la terrasse, au moyen d'une échelle. L'église n'a pas l'air moins misérable que les demeures des fidèles. A l'intérieur, ces habitations sont sordides. Les premiers objets qui frappent mes yeux en y entrant sont les nombreuses images de piété qui couvrent les murs. Les hôtes de ces tristes réduits n'ont d'autre industrie que la fabrication de poteries en terre noire et la culture de quelques acres de terre défrichée qui avoisinent le village.

Population malheureuse entre toutes; née pour la chasse et la course, incapable de tout travail assidu et destinée à s'éteindre devant la race civilisatrice, qui doit renoncer à s'en faire une auxiliaire participant à ses labeurs et à ses progrès.

C'est en 1528 que les Européens traversèrent pour la première fois ces régions. Cabeça di Vacca,

jeté par un naufrage sur la côte du Texas, y erra six années durant, avant de rejoindre Fernand Cortès à Mexico. Après plusieurs explorations plus ou moins heureuses, une colonie espagnole fut fondée en 1595, et c'est de cette époque que date la construction de l'église San-Miguel, dont on voit encore les ruines. Mais, en 1680, un soulèvement général des indigènes eut pour résultat le massacre ou l'expulsion des conquérants et la destruction de tous leurs édifices. Douze années plus tard, Diégo di Bargas reconquit le pays, et les Espagnols, puis les Mexicains, y restèrent établis jusqu'à la guerre de sécession, époque à laquelle Santa-Fé tomba au pouvoir des États-Unis.

De la domination espagnole les traces sont encore nombreuses. L'importance du clergé est restée considérable. L'évêque, un de nos compatriotes, y jouit d'une très-grande influence. La ville renferme plusieurs établissements religieux, et actuellement on est en train d'édifier une belle cathédrale, destinée à remplacer l'ancienne église.

Grâce à la découverte et à la prospérité des

mines du Nouveau-Mexique, le marché des métaux précieux a acquis à Santa-Fé une certaine importance. Une industrie spéciale au pays est la fabrication de bijoux en filigrane d'or et d'argent.

Nous sommes restés à Santa-Fé un jour de plus que nous ne comptions le faire : encore à cause d'un washout qui a interrompu la circulation des trains.

Nous roulons déjà depuis plusieurs heures, lorsque je me réveille au milieu d'un désert de sable, bordé d'escarpements noirs et rouges dont les crêtes sont horizontales et droites comme le rebord d'une table.

Dans la vallée du Rio-San-José, quelques maigres cultures attestent la présence de l'homme. Voici des hameaux indiens. Laguna, pittoresquement bâti en amphithéâtre sur les flancs d'une colline aride, échelonne ses terrasses semblables à celles des villages du sud de l'Algérie. Pour compléter la ressemblance, même ciel bleu, même paysage désolé, mêmes couvertures multicolores étendues au soleil.

Tant que nous suivons le cours de la rivière, les hameaux se succèdent, difficiles à distinguer au milieu des rocailles et de la terre brûlée avec lesquelles l'œil les confond. Mais bientôt nous arriverons dans le pays de la soif; un train que nous rencontrons transporte de grandes cuves à eau pour l'alimentation des machines.

En traversant la Sierra-Madre, qui n'est en cet endroit qu'une ligne de collines, on franchit le seuil qui sépare les eaux des deux Océans. Peu à peu les ondulations s'adoucissent, les herbes deviennent plus sèches, les troupeaux plus rares.

Devant nous apparaît la plaine avec l'étalement monotone de ses terres ocreuses semées de touffes grisâtres au parfum de lavande.

Au loin, de longs plateaux; des pitons isolés surgissent du sable; leurs sommets plats et rectilignes semblent avoir été arasés d'un même coup de rabot cyclopéen. Ces lignes géométriques donnent au paysage un aspect singulier qui fait rêver du monde avant l'apparition de l'homme. Les pluies torrentielles des derniers âges géologiques ont entraîné dans leurs déluges le sable de ces ré-

gions désertes et creusé la cuvette que nous traversons. Les hauteurs qui coupent notre horizon sont les témoins d'un plateau immense qui s'étendait jadis sur toute cette partie du nouveau continent.

L'atmosphère sèche, limpide, dépourvue de vapeurs et d'humidité, permet à l'œil de distinguer dans leurs détails les plans les plus reculés. La locomotive court durant des heures entières sur les rails, et les montagnes lointaines semblent toujours rester à la même distance, comme si un enchantement inconnu les faisait reculer devant nous.

Elles sont aussi inhospitalières aux animaux qu'aux hommes, ces tristes terres du soleil ; l'été, le bétail les déserte, alors que les cours d'eau sont taris et que la végétation languit assoifée. De loin en loin, des monceaux de boîtes de conserves vides jalonnent la ligne, comme des mires brillantes marquant les étapes des travailleurs qui ont construit la voie ferrée.

Avant d'arriver au massif isolé de San-Francisco-Mountains, deux ravins profonds coupent la route ; fossés subitement ouverts dans la plaine,

sans que rien annonce leur approche. L'un s'appelle Cañon del Diavolo, l'autre sert de lit au Rio-Chiquito; tous deux sont à sec, du reste. Le chemin de fer les traverse sur des ponts en fer d'une légèreté de construction inouïe, et qui n'a d'égale que l'imprudence de ceux qui les ont conçus. Au rebours du procédé employé dans le *Tour du monde en* 80 *jours,* le train franchit ces passerelles avec une sage lenteur.

Enfin nous voici bientôt à la base de l'Humphreys-Peak, qui depuis plusieurs heures est notre point de direction. Les cendres et les scories qui couvrent le sol révèlent la formation volcanique des montagnes que nous abordons. Leur masse élevée doit condenser tous les nuages de la région et procurer aux environs des pluies bienfaisantes, car nous traversons des bois de genévriers, puis une forêt de sapins clair-semés, au pied desquels croît une herbe assez touffue : c'est une oasis au milieu du désert.

La cime la plus haute atteint près de trois mille sept cents mètres. Quel océan de plaines doit embrasser du regard le voyageur qui gravit les sommets dont la stature alpestre domine, d'une hau-

teur de plus de deux mille mètres, le grand plateau du Colorado et l'État d'Arizona dans toute son étendue!

Le jour finissant, les détails voilés par un brouillard transparent se confondent, tandis que la silhouette de la montagne se dessine nettement sur le ciel, qui pâlit dans un crépuscule rapide.

Ici, nous échappons à la chaude réverbération du sable, et la brise plus fraîche nous apporte des senteurs des bois de pins qu'abattent les bûcherons de Falstaff, grand village que nous traversons à la nuit tombée.

X

LE GRAND-CAÑON

Arrivée à Peach-Springs. — Un contre-temps. — Les défilés du Colorado. — Le major Powell.

Le nègre du pullmann-car était venu me réveiller, et vers trois heures du matin je descendais à Peach-Springs. Que faire lorsque l'on arrive à pareille heure dans un hameau inconnu? Une femme descendue du train en même temps que moi m'indique, dans la nuit, le sentier qui conduit à l'unique auberge de l'endroit. Je n'avais pas fait vingt pas dans cette direction que des aboiements féroces se font entendre. Je m'arrête, j'essaye de tourner la position; mais aussitôt que je me rapproche, deux gros chiens, les fidèles gardiens du lieu, me barrent le passage en montrant les dents.

Je me souciais peu d'entamer la lutte, et, rési-

gné à attendre le jour, je me repliai sur la station du chemin de fer.

En voyage, on apprend la patience. La nuit était splendide et fraîche, l'atmosphère d'une pureté admirable, et la voie lactée, comme une traînée de nuages indécis, courait d'un bout à l'autre du ciel. C'était assez de ce spectacle pour m'aider à supporter quelques heures passées, malgré moi, à la belle étoile.

Petit à petit, la nuit devint plus claire, et, à la faveur de l'aube, je jetai un regard curieux sur le pays qui m'environnait. Le village était composé d'une dizaine de maisonnettes en bois parmi lesquelles il y avait bien cinq ou six saloons, genre d'établissement dont nous avons déjà fait la connaissance.

A l'une des extrémités apparaissait mon auberge, avec sa façade carrée en planches, comme on en voit tant dans l'Ouest, montant ainsi qu'une cloison jusqu'au sommet du toit. Elle portait l'enseigne suivante :

Grand-Cañon stadge office.

Je repris alors le sentier qui avait été quelques

heures plus tôt témoin de ma peu glorieuse retraite. Cette fois les chiens me laissent passer sans difficulté ; ils se hasardent même à venir flairer mes bottes ; nous allions devenir les meilleurs amis du monde.

C'est à l'auberge que je devais trouver la voiture et les chevaux nécessaires pour me conduire jusqu'au Grand-Cañon. Je frappe à la porte ; le propriétaire vient m'ouvrir. Je lui expose aussitôt ce qui m'amène, et je lui demande s'il est possible de partir sans retard. « Je n'ai pas de chevaux, me répond-il d'un air indifférent. Nous avons eu ici un violent orage avant-hier ; toutes mes bêtes sont parties. »

La nouvelle était désagréable, il n'y avait qu'à attendre... jusqu'à quand ? Jusqu'au lendemain matin tout au moins, car il ne passe qu'un train par jour. Même en renonçant à mon excursion au Grand-Cañon, j'étais cloué là pour vingt-quatre heures. Je contemplai alors avec consternation ces collines arides, brûlées du soleil, privées par les misérables maisons du village et la station du chemin de fer du seul charme auquel elles eussent pu prétendre : celui de la solitude.

Il n'y avait encore d'éveillés dans le pays que mon hôte et moi. Pour réagir contre mon abattement, je commençai par prendre un croquis de l'auberge, puis je demandai de quoi écrire. Rédiger quelques pages de notes est, en voyage, un puissant remède contre l'ennui. Par une amère dérision le papier que l'on me donne porte, en tête de la feuille, une splendide diligence attelée de quatre fringants coursiers, emmenant vers des régions plus pittoresques un chargement de joyeux touristes. Hélas ! quelle distance d'eux à moi !

J'avais fini, trop tôt fini d'écrire, et j'allais gagner la station pour partager le repas des employés du chemin de fer, qui m'avait été indiqué comme la table d'hôte habituelle des étrangers, quand sortit de la chambre unique de l'auberge un individu qui s'arrêta en m'apercevant. Il me dévisagea, puis, après un moment d'hésitation, fit volte-face et rentra dans sa chambre. Je l'entendis donner de ci, de là, une demi-douzaine de tours de clef. Cela fait, il revint tranquillement, ferma sa porte et sortit. Il m'avait pris, tout simplement, pour quelque voleur de grand chemin, ou tout au moins pour un voyageur

d'une délicatesse équivoque. Tout en souriant de l'aventure, j'étais assez satisfait de l'impression peu rassurante que produisait mon accoutrement tant soit peu sauvage. Il est des pays où il vaut mieux être pris pour un brigand que pour un honnête homme. Il en fut du reste de mon commis voyageur, car c'en était un (où n'en trouve-t-on pas?), comme des deux chiens de garde, il nous fallut peu de temps pour lier connaissance.

J'étais trop heureux de trouver quelqu'un avec qui causer, pour lui garder rancune du sentiment de défiance peu flatteur qu'il avait d'abord témoigné à mon égard.

Neuf heures du matin sonnaient à peine, et la chaleur était devenue brûlante. Assis à l'ombre du petit auvent qui s'avançait au-dessus de la porte, mon ami le commis voyageur me donnait quelques détails sur le pays qu'il connaissait, du reste, assez mal. Mais j'avais, dans la personne de la femme de mon hôte, une interlocutrice autrement intéressante. Elle était venue prendre place auprès de nous, et, apprenant que j'étais Français, elle me demanda des nouvelles d'Europe. Elle s'exprimait assez bien, et avec une cer-

taine prétention ; elle semblait avoir reçu une éducation au-dessus de sa condition actuelle. Physiquement, elle avait l'air d'une vieille folle.

En peu d'instants elle eut amené la conversation sur la politique, et, prenant un ton de conférencière, elle entama un panégyrique enthousiaste de la République universelle. Ce n'étaient que nations unies dans une paix sans fin, travailleurs heureux et riches, fortunes partagées.

A la France incombait le rôle glorieux de réaliser le plan grandiose de la fraternité des peuples. Madame Louise Michel eût été bien heureuse ! Pour moi, qui suis un peu sceptique à l'égard de ces utopies sociales, je m'amusais beaucoup d'entendre cette femme de voiturier me faire, au milieu d'un pays d'Indiens, un sermon qui n'eût pas été déplacé à la salle Lévis.

Cela m'aidait à prendre patience, et j'en savais gré à mon hôtesse ! Pendant ce temps son mari avait envoyé à la recherche des chevaux un cowboy de l'endroit. Il était revenu les mains vides.

Ma journée s'annonçait mal. Un seul espoir me restait : un Indien, sur la promesse d'une piastre, s'était mis en campagne. Serait-il plus heureux ?

Monté sur un de ces petits chevaux au ventre ballonné, à l'air chétif et malingre, mais qui marchent des journées entières à la même allure, sans boire ni manger, il était parti au petit galop et avait disparu derrière les collines.

Au bout d'une heure, l'Indien revenait, poussant devant lui trois chevaux qu'il avait pu rejoindre. Son instinct de sauvage lui avait permis de retrouver rapidement les traces des animaux et de les suivre. Je n'espérais guère, j'avoue, une aussi prompte réussite.

La carriole est attelée, et nous partons. C'est d'abord un chemin qui monte, descend, tourne à travers un dédale de monticules ; il n'y a pas dix mètres en terrain plat. La route a été grossièrement tracée par mon conducteur lui-même, qui se charge de l'entretenir. Des compagnies de collins, des jack-rabbits se sauvent effarouchés dans les broussailles.

Bientôt le Peach-Springs cañon s'ouvre devant nous. C'est une longue vallée, encaissée entre deux murailles de grès rouge. Les points de comparaison manquent pour en apprécier la hauteur. Elles ont, paraît-il, sept ou huit cents mètres, et les taches sombres qui apparaissent là-haut, dans

la roche, comme des nids de passereaux aux creux d'un mur, sont des excavations énormes dans lesquelles tiendrait sans peine une maison à quatre étages. Les couches du terrain, distinctes les unes des autres, donnent à ces parois l'aspect d'un escalier de géants. C'est là le caractère original de tous les paysages de la contrée. Devant nous, barrant le Cañon, une pyramide se dresse, régulièrement étagée. Sous les rayons du soleil qui décline, ces montagnes nues passent par les nuances les plus féeriques de carmin et d'or. Au fond de la vallée, des plantes grasses nombreuses, cactus aux formes bizarres, croissent comme dans une serre chaude à la faveur du rayonnement de chaleur que leur renvoient les rochers : ici ce sont des palettes charnues, hérissées de piquants, là des massues puissantes, armées de pointes redoutables, ou encore de longs rubans côtelés, qui rampent ou se dressent au milieu des pierres brûlantes.

Notre gîte pour la nuit était un chalet sans portes ni fenêtres, construit à la rencontre du Peach-Springs Cañon et du Demon's Cañon. Après un dîner sommaire où les conserves firent

les frais de tous les services, j'allai me coucher en plein courant d'air, faute de pouvoir clore les issues. Malgré cette circonstance, qui aurait dû rendre la chaleur plus tolérable, je pus à peine fermer l'œil de la nuit. Lorsque je me mis au lit, les draps étaient chauds comme si on les avait bassinés. Cet air, qui passait sur mon visage, me brûlait les paupières, on sentait qu'il avait balayé toute une contrée de terre ardente ; on eût dit le vent qui sort des ouvreaux d'un four.

Le lendemain, je descendis jusqu'au bord du Colorado, qui coule à un mille ou deux de là. Une crique d'eau tranquille, une plage de sable plus fin que le sable de mer le plus léger, invitaient au bain. Mon élan fut arrêté par la vue des rapides vers lesquels la rivière, resserrée entre des éboulis de roche, se précipite un peu plus loin.

Les montagnes qui dominent cette vallée solitaire dont le fleuve tient toute la largeur, atteignent deux mille mètres ; elles surmontent les rives abruptes d'édifices singuliers. On pourrait croire qu'en ces lieux, les Titans ont cherché à escalader le ciel, et que ces gradins gigantesques sont les ruines de leurs travaux, les derniers ves-

tiges de leur audacieuse tentative. Ici c'est un piédestal qui semble attendre son couronnement, plus loin les marches d'un temple, le soubassement d'une citadelle. Ailleurs c'est un piton plus élancé, qui rappelle fidèlement, pour employer une comparaison plus exacte que poétique, une longue-vue à moitié tirée, et reposant sur son objectif.

En parcourant ces profondeurs mystérieuses qui eussent dignement servi de vestibule à l'Enfer de Dante, on se sent saisi d'admiration pour l'énergique audace de l'homme qui a osé le premier venir leur arracher leur secret. C'est au major Powell qu'en revient toute la gloire; son voyage n'est qu'une série de péripéties émouvantes et terribles... Tantôt cheminant avec ses compagnons sur la crête des escarpements, il lui fallait supporter toutes les angoisses de la soif. Les flots roulant à plusieurs milliers de pieds au-dessous d'eux aiguisaient leur supplice. Les malheureux devenaient fous, et voulaient se précipiter dans le vide. Ailleurs ils suivaient le fond du précipice. Alors les eaux tant désirées devenant leur ennemi, entraînaient l'esquif vers des cataractes incon-

nues, au milieu de l'obscurité des gorges. Maintes fois jetés au milieu des remous, les hardis voyageurs faillirent trouver la mort.

Moins terrible et moins imposant, mais pourtant fort pittoresque, est le Demon's Creek, qui fut, dans l'après-midi, le but de ma promenade. Au fond d'une étroite fente de la montagne, une délicieuse petite cascade, tombant dans une vasque de rochers, m'offrit le double plaisir de la douche et du bain. Par malheur, l'eau était tiède ; j'estime que sa température atteignait 35 degrés.

Une question se pose naturellement à l'esprit de celui qui visite le bassin si curieux du Colorado. Comment les eaux ont-elles pu se frayer un passage aussi profond sur une longueur aussi considérable? Car ce n'est pas une fissure de la montagne que la rivière emprunte ; le ravin au fond duquel elle coule, c'est elle-même qui l'a creusé. Le major Powell suppose qu'avant le soulèvement de la région, le lit du Colorado était situé là où il est encore aujourd'hui. Le mouvement ascensionnel des couches de grès dont nous voyons aujourd'hui la coupe géologique sur les parois des vallées, se fit si lentement que le cours des eaux

n'en fut pas dérangé. Celles-ci continuèrent de couler, creusant leur route et approfondissant leur sillon à mesure que s'exhaussait le sol. L'hypothèse n'est qu'à moitié satisfaisante, mais elle est plausible, et j'ignore si les géologues, de qui ces régions sont encore bien peu connues, ont donné de meilleures explications d'un phénomène naturel, peut-être unique au monde.

Avant de quitter le chalet, j'inscris mon nom sur un volumineux registre qui fait le plus bel ornement de l'établissement. Je vois en le parcourant que, depuis deux ans, les visiteurs arrivent en assez grand nombre. Ils sont Américains pour la plupart; pas mal d'Anglais et d'Allemands aussi... De Français, fort peu; car malgré de soigneuses recherches, je ne relève que les noms de trois compatriotes.

XI

LOS-ANGELES

The Needles. — Les Indiens. — Le désert de Mohave. — San-Bernardino. — Arrivée en Californie. — Los-Angeles. — Les exploitations agricoles. — Santa-Monica.

En route vers l'Ouest toujours. Mais ce soir, pour prix de nos fatigues, nous allons entrer dans la terre promise, dans la Californie heureuse!

The Needles. — La station du chemin de fer est bâtie près du Colorado. La rivière, comme lassée d'une longue contrainte, s'étale sur le sable de la plaine. L'humidité due à l'évaporation des eaux rend l'atmosphère lourde; la chaleur est intolérable, malgré l'heure matinale. On se sent accablé.

Sur le quai, des familles d'Indiens sont assises et regardent les voyageurs. Les hommes se tiennent à l'écart; ils ont les cheveux noirs et pesants

comme une crinière de cheval ; ils les portent plus longs que les femmes.

Leurs compagnes, plus hardies, nous poursuivent la main tendue ou nous vendent des gargoulettes en terre et de menus objets; toutes sont misérablement vêtues de haillons bleus et rouges. Il y a là une famille composée d'un aïeul dont je serais bien embarrassé de dire l'âge et le sexe, d'un couple et de deux enfants dont l'un est un marmot de trois ans à peine. Une cigarette que je leur ai donnée passe de main en main, ou plutôt de bouche en bouche; chacun en tire une bouffée. Le bébé lui-même est de la fête ; il aspire, gonfle ses joues avec un air de satisfaction profonde, puis souffle la fumée avec une horrible grimace de singe mécontent, ce qui ne l'empêche pas de recommencer chaque fois que revient son tour.

Nous traversons le désert de Mohave, plus aride, plus pierreux, plus navrant encore que tout ce que nous avons rencontré sur notre parcours des jours précédents. Des montagnes se dressent de loin en loin, sans transition, au milieu du sable. Le ciel est terne, la poussière aveuglante : un vrai temps de siroco. Le thermomètre marque à l'om-

bre 116° Fahrenheit, ce qui correspond à 47° centigrades. L'air est embrasé, mais sec néanmoins, ce qui rend la température plus supportable. Les fontaines d'eau glacée des wagons (ces fontaines auxquelles, dès l'âge le plus tendre, les Américains ne peuvent se passer d'aller boire une fois par heure au moins) ne sont même pas couvertes de buée.

Le climat de l'Arizona, torride en juillet, est idéal en hiver, et l'on ne saurait lui reprocher alors que la monotonie d'un ciel toujours bleu.

Nous montons; les premiers contre-forts de la *Coast-Range* sont déjà gravis. La nature de la végétation change, le plateau se parsème de yuccas aux branches contournées, terminées par des houppes hérissées. Tout à coup une brise de mer, saine, vivifiante, nous fouette le visage. Ce n'est plus l'haleine desséchante sortie des naseaux d'un monstre aux poumons de feu; c'est un souffle léger, rafraîchi par l'éternelle caresse des vagues, filtré à travers les blanches écumes du Pacifique.

Arrivés au sommet du col, nous avons à nos pieds la vallée de San-Bernardino, ses plantations d'orangers et d'arbres à fruits. Des gamins se pré-

cipitent au-devant du train avec des paniers pleins de raisin et de pêches, premiers présents de la Californie à ses hôtes étrangers.

Los-Angeles, nom délicieux qui fait songer au Paradis terrestre. Terre bénie, en effet, cette terre des anges, où tout semble fait pour contribuer au bonheur de ceux qui l'habitent.

Néanmoins, ma première impression fut une désillusion. M'avait-on fait de ce jardin des Hespérides des descriptions enchantées qui ne tenaient point leurs promesses? Je voyais bien de longues allées bordées d'eucalyptus et de faux-poivriers, des jardins ornés de plantes rares, des bois d'orangers, des fleurs; mais tout cela tellement blanchi de poussière!... tellement durci par le soleil, qu'on se serait cru en présence d'un étalage, mal épousseté, d'arbustes en tôle peinte.

Les collines qui entourent la ville étaient jaunes, misérables, gercées de sécheresse et de soif. Il n'était certes pas besoin de parcourir le pays des rêves pour imaginer cette poudreuse merveille du monde!

Et pourtant on me fait voir une pousse de vigne qui mesure neuf mètres de long, et qui, il y a six mois, n'était qu'un bourgeon naissant. Il existe, aux environs mêmes de Los-Angeles, des pieds de vigne, vieux de trente ans seulement, qui couvrent une surface de neuf mille pieds carrés et produisent à chaque récolte cinquante mille kilogrammes de raisin. Les eucalyptus croissent de quinze pieds par an, me dit-on ; celui qui plante n'a pas besoin, comme le vieillard de la Fontaine, de songer à ses arrière-neveux ; il peut, sans présomption, penser qu'il travaille pour lui-même et qu'il jouira un jour des ombrages qu'il a créés.

C'est qu'il faut voir la Californie au travers des récits de ceux qui l'habitent toute l'année; il faut savoir comment au printemps, à la première pluie, la terre se couvre en deux jours d'une herbe verte et haute, émaillée des fleurs les plus brillantes et les plus parfumées. Les jardins deviennent des merveilles de richesse et d'éclat, les maisons sont enfouies sous les roses; alors vraiment c'est le Paradis terrestre.

Mais au moment où nous arrivons, la moisson

est faite : les chaumes dans les vallées, sur les coteaux, les pâturages brûlés, donnent à la contrée un aspect uniforme de sécheresse et d'ennui. La nature ne se repose point pourtant ; si tout semble mort à la surface du sol, c'est qu'elle prépare pour le printemps qui va venir la poussée vigoureuse de sa séve, qui bout déjà sous les rayons du soleil d'été..... Que n'avons-nous le temps d'attendre la saison prochaine pour voir dans toute sa splendeur le pays des anges !

Durant l'été, le thermomètre ne monte guère au-dessus de 35° centigrades ; la brise de mer adoucit l'ardeur des heures les plus chaudes du jour ; les soirées sont délicieuses et les nuits assez fraîches. L'hiver y est une saison idéale, à l'abri de ces brusques changements de température qui font quelquefois de nos stations du midi de la France un danger pour ceux mêmes qui vont y chercher la santé.

On comprend dès lors l'engouement qui s'est emparé des habitants de l'Est pour ces régions fortunées, exemptes des températures extrêmes qui rendent le séjour de New-York et de Chicago si pénible durant la moitié de l'année. Lorsque je

suis passé à Los-Angeles, la spéculation sur les terrains produisait de merveilleux bénéfices; d'un jour à l'autre, on pouvait revendre avec profit assuré l'acquisition de la veille. J'ai entendu citer l'exemple d'un boulanger qui, après avoir refusé deux mille cinq cents francs d'un terrain lui appartenant, a trouvé, peu d'années après, à le vendre vingt-cinq mille.

On considère du reste, en Californie, un intérêt de 10 à 12 pour 100 comme le taux normal au-dessous duquel un placement devient très-médiocre.

Le courant d'immigration qui porte vers la Californie une partie de la population américaine a donné naissance à une industrie aussi originale que productive, et qui n'est pas sans quelque ressemblance avec la création des grands domaines de l'Algérie. La terre ne demandant pour prodiguer ses richesses qu'une irrigation régulière, voici comment on procède : une Société achète, soit dans la plaine, soit dans une vallée de la chaîne de la côte, une vaste étendue de terrain. Le captage des sources, la canalisation des eaux de montagne ou le fonçage de puits artésiens assurent

l'eau. Cela fait, le point le plus favorable est choisi pour l'emplacement de la cité future. On divise la terre en blocs, on trace des rues, on plante des avenues, on établit des fontaines sur les places.

Le voyageur qui, peu d'années après, traverse de nouveau la vallée naguère inhabitée, est stupépéfait de voir une ville prospère, entourée de cultures et de plantations, s'élever là où il avait laissé le sol nu. S'il a jadis eu le désir de planter sa tente sur ces terres sans valeur, dont personne n'eût voulu alors, qu'il demande maintenant le prix d'une acre de champ, et les bras lui tomberont de surprise.

Telle n'est pas l'origine de Los-Angeles, qui fut fondé en 1780 par les Espagnols, et qui compte aujourd'hui quarante mille habitants; mais c'est l'histoire de beaucoup de cités environnantes.

En dehors de ces centres nouveau-nés, des colons ont acquis de vastes concessions qu'ils mettent en valeur par la culture des céréales et de la vigne, comme aussi par l'élevage des bestiaux.

L'une de ces exploitations, que nous avons visi-

tée, est celle de M. R...; elle est située aux environs de Puente. M. R... possède deux mille cinq cents acres de terrain, soit un millier d'hectares, une vallée tout entière. Il est le propre artisan de sa fortune, aujourd'hui considérable. Des troupeaux nombreux de bœufs et de porcs pâturent dans les chaumes, haut fauchés à cause du peu de valeur de la paille. M. R... est un heureux propriétaire auquel tout semble sourire, mais qui doit plus encore à son activité et à son travail persévérant qu'aux faveurs dont la nature a comblé le pays qu'il cultive.

On regrette pourtant de ne trouver, dans la demeure de ce colon fortuné, rien qui soit destiné au bien-être de ses habitants. La maison n'est point misérable, mais elle est froide et nue, sans originalité au dehors comme au dedans ; on n'y rencontre rien de personnel, aucun de ces objets qui conservent les affections intimes ou éveillent les souvenirs des années écoulées.

Combien différente est cette modeste maisonnette que nous visitons à quelques milles de là ! C'est la demeure d'un colon espagnol. Il cultive la vigne, et nous le trouvons en train de mettre son

vin en pièces. Il n'est pas riche comme son voisin millionnaire; on me dit même qu'il fait plus de dettes que de bénéfices. Mais quel délicieux séjour que ce nid enfoui dans un champ de maïs, au-dessus duquel pointe un pignon coquet! Une tonnelle, chargée de grappes longues et pesantes, conduit jusqu'aux marches du perron, le lierre encadre les fenêtres et s'attache aux balcons. Et là, dans un coin, une petite porte est cachée sous la vigne vierge, comme celle du château de la *Belle au bois dormant*. C'est l'entrée de la chambre de l'aïeul, celui qui a fondé le domaine; c'est là qu'il est mort, et, depuis ce jour, jamais la porte de la chambre n'a été ouverte, et les rameaux enlacés se chargent d'en défendre l'accès. Quelle touchante religion! quelle délicatesse de cœur!

Et ne va-t-il pas dans la vie, ce vigneron espagnol, plus heureux, avec sa richesse de souvenirs et d'affections, que son voisin plus fortuné avec sa richesse de dollars?

Les enfants de notre vieille Europe latine sont d'ailleurs plus nombreux en Californie que dans aucun autre État de l'Union. Ce ne sont pas des immigrés d'hier, mais d'anciens colons nés dans

le pays même. Nos compatriotes sont, le plus souvent, trappeurs ou mineurs ; les Espagnols, gardeurs de bestiaux : on les appelle « vaqueros ». A Los-Angeles, un journal français est édité ; à San-Francisco, il y en a deux.

Cette petite population française est bien modeste, en comparaison du flot d'Italiens qui débarque chaque année aux États-Unis, et des innombrables Allemands qui viennent s'y établir. Partout on en rencontre, et, même dans les États du Sud, il n'y a guère de localité où je n'aie eu l'occasion de parler allemand.

Los-Angeles serait un séjour plus charmant encore s'il jouissait du voisinage immédiat de l'Océan ; mais trente milles séparent la ville de la côte du Pacifique. Aussi des villes se sont-elles groupées rapidement autour des plus belles plages du littoral : Santa-Monica, Long-Beach, à une heure à peine de Los-Angeles, en chemin de fer ; Santa-Barbara, plus au nord, entre la sierra Santa-Inez et la mer, un véritable Éden, au dire de tous ceux qui y ont vécu. Les îles du rivage sont aussi très-fréquentées, surtout Santa-Catharina, qui est la plus rapprochée.

J'ai déjà parlé, et je parlerai encore de l'affection qu'ont les Américains pour la vie sous la tente. A Santa-Barbara était établi pour la saison d'été un véritable campement. Les tentes étaient au nombre de deux cents au moins, plantées en plein soleil dans le sable de la plage, au pied d'une falaise verticale. On conçoit quels agréments tout champêtres doit procurer la poussière légère pénétrant à l'envi dans les mets, dans les vêtements, dans les draps de ces nomades par plaisir. L'éloignement des fontaines, l'absence d'égouts pour l'évacuation des eaux ménagères, sont des circonstances qui viennent encore ajouter au charme et à l'imprévu de la vie en plein air.

XII

YO-SEMITE VALLEY

En stadge. — Les grizzlys. — Merveilleux panorama. — Découverte de la vallée. — Glacier-Point. — Le lever du soleil.

Je n'insisterai pas sur un nouveau stage obligatoire de vingt-quatre heures, partagé entre les stations de Barstow et de Mohave. La cause? Toujours la même : un washout.

Enfin, nous sommes de nouveau en route. Après avoir franchi Tahichipi-pass, nous entrons dans la plaine californienne. C'est un grand bassin long de sept cents kilomètres, large de cent à cent cinquante, limité à l'est par la haute muraille de la Sierra-Nevada, à l'ouest par les rameaux de la Chaîne de la Côte. Cette dernière suit fidèlement le bord de l'Océan, se soude par ses extrémités nord et sud à la sierra, et laisse seulement en son milieu un passage par lequel s'écoulent les eaux de la contrée. C'est en ce point que viennent se

jeter dans la baie de San-Francisco le Sacramento et le San-Joaquin, qui tous deux, suivant l'axe de la vallée, coulent à la rencontre l'un de l'autre et ne se confondent qu'à leur embouchure.

La plaine est fertile, monotone, régulièrement cultivée en céréales : c'est la Beauce. A chaque station des magasins à grains attestent la grande productivité du sol.

De Berenda, un embranchement de quelques kilomètres conduit jusqu'à la station de Raymond. Ce n'est que l'amorce d'une ligne qui doit être continuée prochainement.

Un stadge, attelé de six chevaux, attend les touristes qui vont à Yo-Semite. L'attelage suffit à peine à traîner le pesant véhicule sur un chemin constamment en côte et où les roues enfoncent dans la poussière jusqu'au moyeu. Des relais sont échelonnés tous les douze milles.

Le pays est d'abord mamelonné, et semé de chênes verts. Puis les mouvements de terrain s'accentuent : ce sont les premiers contre-forts de la Sierra-Nevada ; nous entrons dans la forêt. A Grant's, une auberge, on dîne. Les futaies s'élèvent, les arbres deviennent imposants et majes-

tueux. Ce sont des *Red cedar* (*Juniperus Virginiana,* ou cèdre de Virginie), des *Sugar pine* (*Pinus Lambertiana*) dont le tronc net et droit, entièrement dépourvu de branches basses, atteint six pieds de diamètre et s'élance souvent jusqu'à soixante mètres de hauteur.

La route suit le flanc des hautes collines : les lacets sont nombreux, les tournants rapides. Sans la dextérité des cochers, sans la docilité des chevaux, accoutumés aux passages difficiles, les accidents seraient fréquents ; ils ne sont que rares.

La nuit est arrivée. La lune est suspendue là-haut, au-dessus de la cime des pins gigantesques, dans l'atmosphère limpide des sommets. La lumière crue de ses rayons joue entre les troncs des arbres, et répand sur la forêt sans limites une lueur de mystère. De temps en temps un serpent à sonnettes, réveillé par le passage des chevaux, fait entendre le bruit strident de ses anneaux, tandis que nos bêtes effrayées se cabrent.

Une émotion vague étreint l'âme au milieu de cette nature vierge à laquelle le progrès, grand niveleur d'hommes et de choses, n'a pas encore imprimé son cachet d'impitoyable vulgarité. L'esprit

évoque dans l'ombre les Peaux-Rouges, qui naguère habitaient seuls ces domaines secrets et massacraient sans pitié ceux que la soif de l'or ou l'ardeur de la chasse entraînaient vers les montagnes.

Mais la passe du daim a servi de sentier au trappeur, le sentier est devenu route ; demain la route sera chemin de fer ! Déjà près de trois mille touristes vont chaque année s'installer dans les hôtels, et le temps n'est pas éloigné où l'esprit pratique des Américains y aura établi tous les appareils les plus propres à l'exploitation du visiteur. A-t-on bien le droit de s'en plaindre ? Il faut savoir prendre son parti de ces petites profanations, moins fâcheuses, après tout, que le risque d'être, chemin faisant, scalpé par les Indiens ou dévoré par les ours.

Si ces derniers sont devenus rares aujourd'hui, ils n'ont pas fait pourtant soumission complète comme les Peaux-Rouges. Je ne parle pas ici des ours noirs, assez inoffensifs, qui vivent dans la forêt, mais du terrible habitant de la Sierra-Nevada, le *grizzly*. D'une férocité et d'une vigueur extraordinaires, cet ours ne craint pas l'homme ; il n'hésite même pas à l'attaquer lorsqu'il le ren-

contre sur son passage. Le poids du grizzly atteint une demi-tonne, sa longueur dépasse 2^{m},50. La fourrure est épaisse et abondante, la mâchoire et les griffes, formidables. Il ne faut pas espérer échapper par la course à ce redoutable adversaire, car il est agile et leste, quoique sa grande taille l'empêche de grimper aux arbres.

Ce géant des forêts inspire aux indigènes une terreur qu'ils ne cherchent pas à dissimuler. Les chasseurs de profession eux-mêmes sont peu soucieux de rencontrer le grizzly, qu'il baptisent souvent du surnom familier d'*Éphraïm.* Sa vitalité est légendaire, et l'on raconte que des chasseurs ont été dévorés après avoir logé dans le corps de l'animal, et aux bons endroits, les seize balles de leur rifle.

Quoi qu'il en soit, et malgré son goût pour la chair fraîche, Éphraïm n'aime pas assez l'homme pour rechercher les régions qu'il habite; aussi disparaît-il peu à peu.

Tout en causant ours et serpents, nous arrivons à Clark's; c'est là que nous devons passer la nuit. L'hôtel, où beaucoup d'Américains viennent jouir de la belle saison, est situé dans une vallée de la

forêt, au milieu des pins. Bien que nous soyons au mois d'août, nous devons nous garantir du froid, car l'altitude est déjà considérable. Une brume fraîche nous enveloppe, et une abondante rosée mouille l'herbe sous nos pieds.

C'est près de cette station de Clark's que se trouvent les grands arbres de Mariposa, auxquels nous irons faire, au retour, notre pèlerinage. Le lendemain matin, dès l'aube, nous partons pour Yo-Semite, où nous devons arriver vers le milieu du jour.

Notre promenade se poursuit au milieu de la belle végétation dont j'ai parlé. Tout à coup, à un détour du chemin, dans un encadrement de branches et de feuillages, la vallée de Yo-Semite nous apparaît. Le stadge s'arrête, nous restons muets de surprise et d'admiration. Sous nos pieds, à des profondeurs qui donnent le vertige, la vallée s'enfonce entre deux escarpements de roches grises. Tout au fond serpente une ligne de verdure sombre : c'est la cime des sapins qui ombragent le cours de la Merced.

Comment donner une idée de l'impression ressentie à l'aspect d'une semblable merveille?

Dans ses sublimes manifestations, la nature jette un défi à la pauvreté du langage humain. La réalité entraîne la pensée, l'exalte, la remplit d'enthousiasme; mais lorsqu'il faut peindre et décrire, l'esprit se débat dans l'impuissance et retombe découragé.

Une série de lacets conduisent au fond du précipice. On remonte ensuite le cours de la Merced, dont les eaux murmurent doucement sur un lit de cailloux, à l'ombre d'un dais de verdure.

Le torrent est alimenté par des cascades dont les écumes se précipitent d'un bond dans le vide de la vallée. Les eaux des ruisseaux, surprises dans leur course, tombent d'une hauteur de mille mètres, et se résolvent en brouillard pour se réunir de nouveau au fond du gouffre. Combien y en a-t-il, de ces cascades, sur un espace de quelques kilomètres à peine? Je ne sais, mais plus peut-être que dans la Suisse tout entière, et de plus belles assurément.

Au pied des murailles de granit lisses et grises, dont aucun éboulis n'atténue l'imposante verticalité, des lacs se sont formés où s'endorment les impétuosités des torrents, où se brise l'effort des

grandes chutes. Les eaux, d'une limpidité inouïe, reflètent les arbres, les montagnes et le ciel. Dire que ce sont des miroirs n'est pas une vaine métaphore, et lorsqu'on reproduit par la photographie ces nappes de cristal, on ne sait reconnaître d'abord de quel côté est la réalité et de quel côté l'image.

La superstition des Peaux-Rouges avait peuplé ce site de légendes étranges ; c'est là que les visages pâles, persécuteurs des tribus, devaient trouver la mort sous l'effondrement des montagnes.

Jusqu'au milieu du siècle, la mystérieuse vallée n'était connue que par ouï-dire; aucun blanc n'y avait pénétré. En 1851, le bataillon des volontaires de Mariposa s'engagea dans les sentiers de la forêt pour réprimer les nombreux attentats commis par les Indiens Ahwahneechees aux environs de Fresno. Le 6 mai de la même année, les braves pionniers, conduits par Savage, atteignaient le but de leurs recherches, qu'ils baptisaient du nom de Yo-Semite. Ce mot, qui signifie ours gris, désignait également une tribu indienne de la contrée.

L'expédition ne suffit pas à dompter l'énergique

insubordination des Ahwahneechees, et ce n'est qu'après plusieurs années de luttes incessantes que le pays fut pacifié.

C'est par un vrai sentier de chèvres que je quitte les profondeurs de Yo-Semite ; mon cheval avance péniblement au milieu des rochers et des pierres glissantes. Il fait nuit, ce qui ne facilite pas l'excursion, mais heureusement la lune nous accompagne d'un regard maternel et éclaire à souhait les passages difficiles.

Notre ascension doit nous conduire à *Glacier-Point,* au sommet de la paroi sud de la vallée. Grâce à la lenteur de notre marche, je puis admirer à loisir le panorama sous tous ses aspects. A peine sommes-nous à mi-hauteur que déjà les objets d'en bas ne sont plus qu'un fouillis de choses très-petites qui se confondent. Comme les aigles de la montagne, on est suspendu entre ciel et terre ; comme eux l'imagination effleure d'un vol rapide les roches abruptes, plonge dans l'abîme encore enveloppé d'obscurité, puis s'élève d'un seul coup d'aile et plane là-haut dans le ciel où blanchissent les premières clartés de l'aube.

Malgré l'approche de l'aurore, la lune et Vénus se disputent la royauté des espaces célestes; mais, au lieu de se nuire, leurs éclats se complètent, s'harmonisent, se fondent en une lueur vaporeuse et douce qui enveloppe et imprègne les objets. Soudain un trait de feu jaillit; derrière un dôme de granit un foyer s'allume. Une à une les cimes s'éclairent, les ombres font sur la terre des taches démesurément allongées; et l'astre, souverain dispensateur de vie et de lumière, s'élève au-dessus d'un dédale de pics et de précipices : c'est le jour.

De Glacier-Point j'assiste à ce merveilleux spectacle. La vue embrasse les sommets nus de la sierra, les forêts dont la lisière borde le précipice, la vallée enfin tout entière. Une roche en surplomb domine le gouffre; on y a planté une balustrade en fer qui permet de s'approcher sans danger. Le regard glisse sur la paroi droite, polie, plus lisse qu'une escarpe de forteresse. Une pierre, jetée de là, va se briser à trois mille pieds plus bas sans avoir rencontré dans sa chute une aspérité qui la fasse rebondir.

Mais il faut s'arracher à la contemplation pour

rejoindre le stadge sur la route. Il y a seize milles à faire à travers bois; c'est une promenade charmante. A chaque pas on rencontre les traces des troupeaux qui broutent dans les clairières une herbe épaisse et vigoureuse. A un détour du sentier, je me trouve nez à nez avec une bande de chevaux qui débouchent au grand galop, crinière au vent. Ils s'arrêtent brusquement, les jarrets tendus, hésitent, font volte-face, repartent à toute allure, et le son de leurs sabots se perd bientôt dans le silence de la forêt.

Plus loin, un grand arbre barre la route, des jets de fumée s'échappent du tronc renversé. En m'approchant, je constate que, d'un bout à l'autre, c'est un gigantesque tison où le feu couve. Des Indiens ont campé là, et ont allumé un jour, pour se chauffer, cette bûche d'une grosseur peu commune qui se consumera encore pendant des mois entiers. Il n'est pas rare qu'une pareille insouciance ait pour résultat l'incendie de plusieurs milliers d'hectares de forêt.

Et durant trois grandes heures, je continue ma course à travers les sapins et les rhododendrons, où vivent les grouses et les dindons sauvages.

XIII

BIG-TREES

Les séquoias des forêts californiennes. — Les grands arbres de Mariposa. — Leur âge probable.

Le stadge que j'ai rejoint au passage me conduit de nouveau à Clark's; de là, en une heure, on gagne les grands arbres ou *big-trees*.

Les arbres géants de Californie sont répartis en quelques groupes, sur le versant ouest de la sierra Nevada; les principaux sont ceux de Merced, de Calaveras, de South-Grove, de Fresno, enfin celui de Mariposa, dont je parlerai tout à l'heure. L'altitude à laquelle ils sont situés est de cinq à six mille pieds, c'est-à-dire assez près de la limite supérieure de la végétation dans la contrée.

La première connaissance que l'on ait eue des big-trees remonte à 1852; c'est un chasseur, nommé Dowd, qui semble les avoir découverts.

Ces gigantesques conifères, généralement dési-

gnés sous le nom de *Wellingtonia gigantea,* appartiennent au genre *sequoia.* Leurs branches rappellent un peu, par leur aspect, celles du cyprès ou du genévrier. La hauteur de l'arbre dépasse quelquefois cent mètres, et les premières ramifications se détachent du tronc à plus de soixante mètres du sol. Quant au diamètre, il peut atteindre trente pieds et plus. La curiosité humaine s'est attachée à deviner l'âge de ces colosses, et l'on a cherché leur extrait de naissance dans les anneaux concentriques du bois. A la suite des observations faites, les uns ont assigné aux arbres une existence de trois mille ans, les autres réduisent cette durée à vingt ou vingt-cinq siècles. Quoi qu'il en soit, on est d'accord pour reconnaître que les plus jeunes de ces vieillards avaient déjà vu, au début de l'ère chrétienne, naître et mourir plusieurs générations d'hommes.

Et pourtant, malgré les trois mille hivers accumulés sur leur tête, les sequoias de Californie ne présentent aucun symptôme de décrépitude; sains et vigoureux, sans autres blessures que celles qui leur ont été faites par le feu des bivouacs indiens, ils portent fièrement leur tête verdoyante. Le

tronc a la rectitude des colonnes de marbre qui soutiennent les temples antiques, et les pics de la forêt ne trouvent pas dans l'écorce un défaut pour y creuser leur nid.

Les grands arbres de Mariposa, au nombre de deux cent cinquante environ, sont disséminés sur un espace de quelques milles carrés; souvent solitaires, quelquefois réunis par petits groupes de deux ou trois, ils se dressent au milieu de pins qui partout ailleurs sembleraient gigantesques. Sur la sombre verdure de la forêt, le tronc des big-trees, d'une couleur acajou clair, se détache; les puissantes nervures de l'écorce saillissent comme des muscles roidis; l'œil étonné cherche des points de comparaison pour mesurer ces colosses. Mais quoi! en voici un que la route traverse; ce n'est pas le plus gros, à coup sûr; et la voiture attelée de six chevaux passe au grand trot sous cet arc triomphal d'un nouveau genre. Chaque arbre a été baptisé; quelques-uns l'ont été plusieurs fois et le seront probablement encore, si l'on persiste à leur donner des noms politiques. Le roi des big-trées de Mariposa est le « Grizzly-Géant », qui ne mesure pas moins de trente-trois pieds de diamètre

à ras de terre ; à hauteur d'homme, il n'en mesure plus que vingt-cinq ; mais le diamètre reste le même jusqu'aux premières branches, à l'ombre desquelles pourraient se tenir aisément les tours de Notre-Dame.

XIV

SAN-FRANCISCO

Les tramways. — Origines de la ville. — La rade. — Visite au quartier chinois. — John Chineman.

Quoique San-Francisco ne soit pas situé dans une île, on y arrive par mer. A Oakland, la ligne du chemin de fer a son terminus sur le rivage même. A l'embarcadère, un ferry qui fait la traversée du bras sud de la baie attend les voyageurs.

Sur la rive opposée, la reine du Far-West, moitié étendue sur les alluvions des anciennes lagunes, moitié juchée sur les collines, occupe la presqu'île qui sépare le golfe de l'Océan. Dans la plaine est le quartier commerçant, celui des agences, des banques, des magasins : Montgomery, Market, Sansome street ; en haut, les rues élégantes, les habitations aristocratiques, marquées au sceau d'un bon goût qu'on n'est guère

accoutumé à rencontrer dans les cités américaines.

Ces deux parties de la ville sont réunies par plusieurs lignes de tramways à traction funiculaire, qui présentent l'immense avantage de parcourir avec une vitesse constante, tant à la descente qu'à la montée, des rues que leurs fortes rampes interdisent presque à la circulation des voitures.

C'est un spectacle assez singulier, pour ceux qui n'y sont pas accoutumés, que ces véhicules circulant sur la chaussée sans que rien apparaisse extérieurement de la force qui les fait mouvoir. A Chicago, j'en avais déjà vu de semblables; mais ils ne présentaient ni le même intérêt, ni la même utilité, parce que les rues de la ville sont plates.

La traction des voitures s'opère au moyen d'un câble métallique sans fin placé dans un canal souterrain. Le véhicule y est relié par l'intermédiaire d'une pince passant dans une rainure continue pratiquée dans le sol. Le câble étant constamment en mouvement, il suffit au conducteur de faire mordre la pince pour mettre la voiture en route, ou de la desserrer lorsqu'il veut obtenir l'arrêt.

C'est donc un moyen de communication rapide et commode pour gagner le sommet des coteaux. Là, les constructions en briques, déjà peu nombreuses dans le centre de la ville, font tout à fait défaut. Le bois règne en maître, mais il imite si bien la pierre par l'architecture et la couleur, qu'il est facile de s'y tromper.

La mode du tout en bois a pour origine un motif plus impérieux que l'économie ou l'agrément, c'est la sécurité. Une maison en planches n'est-elle pas, en effet, le meilleur gîte dans les pays où les tremblements de terre sont fréquents comme à San-Francisco? L'art consiste à tromper l'œil et à dissimuler la supercherie. Les superbes palais de granit de California street, les maisons italiennes en marbre blanc, ne laissent deviner qu'à quelques pas seulement le secret de leur construction.

Les habitations n'ont pas, du reste, le monopole de ce chic qui séduit l'esprit parisien : les rues sont mouvementées, les magasins animés, les femmes coquettement mises, dans la grande cité cosmopolite. De Yankees, fort peu; d'Espagnols et d'Italiens, beaucoup; de Français, un peu plus

qu'ailleurs. Autre sang, autres mœurs. On respire une atmosphère d'entrain, de grâce et de franchise qui surprend, après deux mois des pérégrinations à travers le continent. Peut-être l'impression ressentie est-elle seulement le résultat du contraste.

Il faut avouer, pour être juste, que les coups de revolver ne sont pas tout à fait sortis des mœurs. Les vols sont audacieux, les rixes fréquentes. Il n'en est pas moins vrai que San-Francisco est une ville aimable, où l'égoïsme anglo-saxon ne règne pas en maître comme ailleurs.

Issue d'une souche de chenapans, la population californienne doit précisément sa nature généreuse au caractère aventureux de ses ancêtres.

C'est à la faveur des comités de vigilance que les bases de cette société se sont affermies. A ces pionniers sans scrupules, le droit commun ne tarda pas à imposer ses règles fatales. Ils apportèrent alors dans la répression des scélératesses la même énergie féroce qui dictait leurs forfaits. Les tribunaux improvisés, les exécutions sommaires, l'application de la loi de Lynch, terrorisèrent les perturbateurs. Une justice distributive, sans délais et sans rémission, finit par faire prévaloir la voix de

ceux que la possession avait subitement transformés en défenseurs convaincus de l'ordre et de la propriété.

Lorsque, en 1848, les premières pépites d'or découvertes en Californie firent briller les yeux et troublèrent la cervelle d'une partie du genre humain, San-Francisco n'était qu'une bourgade, vieille de dix années à peine. Les Espagnols l'avaient appelée « Yerba Buena ». Aujourd'hui, gravissez Telegraph-hill : à vos pieds, vous avez la ville, riche de trois cent mille habitants, insolente de jeunesse et de prospérité. Si vous vous dites alors que c'est l'œuvre de quarante années à peine; qu'il est des hommes qui, après avoir assisté à la naissance de toutes ces choses, peuvent en admirer aujourd'hui le développement, vous songerez que vous avez devant les yeux un des plus étonnants exemples de l'industrie et de l'activité humaines.

Mais l'esprit est rapidement distrait de ces pensées par le merveilleux panorama qui entoure la ville. A l'ouest, les vagues de l'Océan battent les dunes de sable au milieu desquelles, chefs-d'œuvre de patience et de soins, croissent les jolis parterres

du Park. Au delà, la langue de terre se rétrécit et se termine par une pointe de rochers : ce sont les Portes d'or, « Golden gate ». Par le détroit, les grandes ondes que pousse le vent entrent majestueusement dans la baie, et là, subitement calmées, se reposent à l'abri des tempêtes.

La rade est immense : vers le nord, une ceinture de montagnes en dessine gracieusement les rivages; au sud, sous un voile de brume, les eaux plates et miroitantes se confondent avec les plages marécageuses. Des centaines de navires sont au mouillage le long des quais; d'autres, dispersés au large, semblent des bouées géantes entre lesquelles circulent les barques à voiles.

Il est malheureusement rare, dans la saison où nous sommes, d'embrasser le tableau dans son ensemble; les brouillards, les fumées, la poussière, se réunissent pour dérober à l'œil une partie de l'horizon.

Pour se rendre de la ville basse, séjour forcé des voyageurs qui y sont appelés par les grands hôtels, aux collines du haut desquelles se découvre

le panorama de la cité et de ses environs, on est presque obligé de traverser une des curiosités de San-Francisco : le quartier chinois. Ce n'est pas, en effet, dans un faubourg excentrique que les fils du Ciel sont allés établir leur colonie, mais dans la partie la plus centrale. Ouvriers de la première heure, ils ont pris place à côté des premiers colons.

La ville chinoise est assez nettement limitée par un réseau de rues, en dehors desquelles elle ne s'étend guère. Dans cet îlot, tout est chinois, boutiques, cafés, habitants surtout. En même temps que leurs mœurs, leurs costumes et les habitudes de la mère patrie, les Célestes ont transporté là leurs distractions favorites et aussi les monuments de leur culte. Avec les citoyens de race blanche, ils ne se permettent aucune fusion, conservant parfaitement intactes leur civilisation, leurs idées, leur philosophie.

Les rues sont remplies de marchands ambulants, de commerçants, d'ouvriers, portant de longs vêtements de soie flottants, coiffés de la calotte noire ou du chapeau en forme de champignon. La circulation de tout ce monde jaune, aux

cheveux nattés, est des plus actives. Mais c'est le soir surtout qu'il est curieux de parcourir cette partie pittoresque de San-Francisco.

Il est admis que, pour cette visite nocturne, une escorte de plusieurs policemen est chose indispensable. Je crois que les Yankees se plaisent à exagérer beaucoup la défiance que l'étranger inspire à John Chineman, et je doute, jusqu'à un certain point, que la sécurité soit plus grande dans la ville des blancs que dans celle des Jaunes. Quel anathème ne vont pas prononcer contre moi les Américains sous les yeux desquels pourront tomber ces lignes ! Toujours est-il que, conduits seulement par l'interprète de l'ambassade chinoise, et sans accompagnement aucun de force armée, nous nous engageâmes, un soir, après dîner, dans les rues du quartier du Milieu.

Notre première visite nous conduisit dans un temple. La porte s'ouvre au fond d'une ruelle, et rien à l'extérieur ne trahit l'incognito de la pagode. A l'intérieur, c'est un autel de bois sculpté et d'ivoire. De grosses idoles, jambes croisées, sont assises et nous regardent. Les frises, très-finement découpées, nous transportent à quel-

ques siècles dans l'avenir. Elles représentent une légende, ou plutôt une prophétie, qui promet aux Chinois le sceptre du monde. Chaque peuple, figuré par un personnage ou un groupe allégorique, vient faire soumission au souverain de l'Empire du Milieu. Deux becs de gaz, horrible détail, éclairent, à travers leurs globes dépolis, les objets qui nous entourent. Aucun ornement de style chinois ne décore le tube de tôle dorée, dont les deux branches se développent en croix comme sur un vulgaire billard de café.

Ce n'est pas la seule entorse donnée à la couleur locale que nous ayons observée. Dans un café, de décoration toute chinoise et fort belle, j'ai vu, sur des meubles, des pendules en bronze doré et des fleurs artificielles dont se fût honorée la cheminée d'un concierge parisien. Ce goût n'est pas, du reste, particulier aux Chinois; on peut en trouver d'autres exemples dans les palais des beys, à Tunis, et ailleurs encore.

Peut-être toutes ces bonnes gens rient-ils autant de nous quand ils nous voient faire des folies pour l'achat de quelque magot de porcelaine sans valeur.

En sortant du temple, nous entrons dans un théâtre. Devant des gradins mal éclairés, au milieu d'une salle fumeuse, des personnages aux masques hideux se livrent, sur une estrade, à une pantomime macabre. Une troupe de musiciens accompagne, sur des instruments aux sons bizarres, les cris et les braillements des acteurs. Les spectateurs semblent charmés, comme nous le serions nous-mêmes par une audition de Beethoven, de Mozart, voire même de Wagner. Autant ce tintamarre burlesque nous est insupportable, autant la salle en paraît ravie. L'art musical serait-il affaire de pure convention, et ces excellents Chinois seraient-ils aussi voisins ou aussi éloignés que nous de la perfection harmonique? Espérons que non, pour l'honneur du Conservatoire, de l'Opéra et de ceux qui trouvent plaisir à y aller.

Les assistants sont nombreux, ce sont les raisonnables d'entre les Célestes ; les autres fréquentent les tripots ou les infects réduits dans lesquels on fume l'opium. Ces établissements sont généralement situés dans le sous-sol d'une maison borgne. On y pénètre par une porte basse; il faut se courber en entrant. Un corridor obscur, dans lequel on tâ-

tonne, conduit à une petite chambre où le jour ne pénètre que par une ouverture étroite. Sur des nattes sont accroupis ou couchés dix ou douze fumeurs. Les uns commencent tranquillement leur première pipe, d'autres ont atteint les divers degrés de l'extase, ou, complétement absorbés, dorment d'un sommeil de plomb. Un serviteur allume les pipes et pose le petit grain d'opium sur le fourneau en terre. Il répond aux questions des fumeurs. On entend, de ci, de là, des paroles coupées, des phrases vagues, sortant des coins sombres où l'œil distingue à peine des formes humaines. Les yeux de ces malheureux regardent, les lèvres parlent; mais l'esprit s'envole au loin vers des félicités inconnues. Quel triste endroit ils choisissent pour officine de leurs rêves et laboratoire de leur bonheur imaginaire!

Vous entendrez souvent parler, aux États-Unis, de ces bouges chinois, où les déshérités de la fortune, plus à plaindre qu'à blâmer, viennent chercher quelques heures d'oubli. Mais ne vous avisez pas de prendre la défense de John Chineman. Les Américains ne l'aiment guère! Quoi! plaider la cause d'un Chinois, voleur, colère, sale

surtout! Comment ces infortunés ne seraient-ils pas colères lorsque, après avoir été soumis aux pires traitements, ils tombent au rang des bêtes de somme? Ils font, au contraire, preuve d'une abnégation sans égale au milieu des privations et des souffrances qu'ils ont à supporter. Sales! Comment pourraient-ils se réfugier ailleurs que dans des niches, ces malheureux qui se contentent d'un salaire deux ou trois fois moindre que celui de l'ouvrier blanc le plus modeste? Prenez-les à votre service, comme je l'ai vu faire à Los Angeles par un de nos compatriotes; vous verrez quels serviteurs dévoués, silencieux, attentifs, propres et exacts vous aurez. Voleurs! C'est une calomnie, car les commerçants chinois font toujours honneur à leurs engagements au jour de l'échéance! Mais voilà : John Chineman est envahissant; on a cherché par tous les moyens à s'affranchir de ce mal nécessaire : l'expulsion, les prohibitions, rien n'a arrêté l'immigration, qui tous les jours fait la tache d'huile.

La seule garantie que l'on ait contre la trop grande affluence des Jaunes, c'est l'amour du pays, qui les ramène toujours et les empêche de faire à

l'étranger souche de petits Chinois. On y veille, du reste, en n'autorisant le séjour que pour un fort petit nombre de femmes en comparaison de celui des hommes.

Malgré tout ce que l'on en peut dire, je tiens que les Chinois sont gens fort intelligents, d'une frugalité et d'une persévérance qui leur permettent de vivre là où d'autres ne pourraient que mourir. Leur caractère est gai et doux toutes les fois qu'il n'est pas aigri par des vexations répétées. Quoique se défendant par principe de toute influence étrangère, ils sont habiles imitateurs et bien supérieurs aux Japonais, leurs voisins, dont nous nous plaisons à admirer outre mesure l'esprit facile et léger.

XV

CALIFORNIE

L'or. — Les placers. — Travaux hydrauliques. — Les mines de quartz. — L'agriculture. — Les vignobles.

S'il n'y a pas, dans toutes les grandes villes, quarante mille Chinois comme à San-Francisco, il n'est pourtant guère d'État qui n'en compte quelques milliers parmi ses habitants. Entre tous les métiers, les Célestes choisissent de préférence celui de blanchisseur, on pourrait presque dire de blanchisseuse, car ils lavent, empèsent, repassent, et à voir au travers les carreaux des boutiques basses s'agiter ces formes maigres, imberbes, vêtues de caracos blancs, on croirait des femmes. En Californie, où ils sont plus nombreux que partout ailleurs, ils ont le monopole des fonctions serviles, généralement dévolues aux nègres dans les autres parties de l'Amérique ; excepté

pourtant celles de garçon d'hôtel, qui restent réservées à la gent crépue. Quel Yankee souffrirait d'être servi à table par John Chineman?

Les Jaunes sont fréquemment employés comme terrassiers, soit dans les mines, soit, et surtout, dans les travaux de chemins de fer. Ce n'est pas la seule comparaison que l'on puisse établir entre leur rôle aux États-Unis, et celui de nos voisins les Italiens en France.

Mais si la grande majorité des Chinois sont de pauvres travailleurs à gages, il en est aussi qui cherchent dans leur propre initiative l'existence, et peut-être la richesse. C'est ainsi que, au bord des rivières qui charrient les débris des grandes exploitations aurifères, ils établissent pour leur compte des lavages de sables. Semblables à des fourmis, ils recueillent, travailleurs infatigables et modestes, les imperceptibles paillettes précieuses. Je les vois encore, ces orpailleurs de la Yuba, installés sur une petite dérivation de la rivière, lavant le gravier fin dans leurs bacs de bois, tout au fond du ravin, entre deux hautes berges de forêts.

En remontant le cours des rivières, on arrive

aux grandes mines. Ce sont de vastes excavations à ciel ouvert, ayant plutôt l'aspect de carrières que de mines. Les proportions en sont souvent gigantesques.

Un aperçu de la formation géologique de ces gisements, et une description rapide de la manière dont ils sont exploités, méritent une place dans ces notes.

Dans le lit de torrents taris depuis des milliers de siècles et recouverts aujourd'hui d'une végétation abondante, des matériaux de toute sorte se sont accumulés. Tantôt ce sont des galets roulés, de grosseur variable, tantôt des bancs d'argile fine. On attribue à ces alluvions une origine pliocène. Quelquefois elles ont été recouvertes par des éruptions volcaniques postérieures. L'épaisseur des graviers varie depuis quelques pieds jusqu'à deux cents mètres. La largeur du lit ancien qui les encaisse ne dépasse guère cent cinquante à deux cents mètres au fond, mais atteint parfois plusieurs kilomètres à la surface.

C'est dans ces amas que l'on trouve l'or arraché par les orages tertiaires aux filons des montagnes. On y a rencontré des pépites plus grosses

que la tête d'un homme : l'une d'elles, restée célèbre, pesait jusqu'à cinquante kilogrammes, ce qui correspond à une valeur de près de deux cent mille francs. Mais ce ne sont là que des découvertes tout à fait exceptionnelles. Généralement, le métal précieux est disséminé dans le terrain en particules invisibles à l'œil. Certains points ont fourni une teneur très-grande, quoique la richesse du gravier, qui augmente avec la profondeur, ait pour limite ordinaire quatre à cinq francs par mètre cube. Ces mines d'alluvions sont connues sous le nom de *placers*.

C'est en 1848 que l'or a été découvert en Californie, à Coloma, près du fort Sutter, par un nommé Marshall, qui procédait à la construction d'une scierie mécanique. Quatre ans plus tard, les procédés hydrauliques furent appliqués pour la première fois. Ils ont acquis depuis une importance célèbre.

Les graviers que l'eau accumula aux âges géologiques, l'eau maniée par l'homme les détruit aujourd'hui. Dans les montagnes, des digues barrent les vallées et y créent de grands étangs. Certains de ces réservoirs ont cent cinquante hec-

tares de surface et recueillent, comme celui de Bowman (Société de North-Bloomfield), les eaux de plus de 75 kilomètres carrés de pays. Leur contenance atteint 20 à 25 millions de mètres cubes. Quant aux digues qui les maintiennent, elles sont construites aussi économiquement que possible, au moyen d'un assemblage de bois et de pierres. Elles ont souvent trente mètres de hauteur.

L'eau des réservoirs, qui sont toujours situés à une cote élevée, s'écoule par des canaux appelés tantôt *flumes,* tantôt *ditches,* suivant que ce sont des aqueducs en planches ou des fossés creusés dans le sol. Ces cours d'eau artificiels, qui sont souvent fort longs, suivent, pour gagner la mine, les tracés les plus accidentés. Tantôt les aqueducs sont accrochés aux parois abruptes des ravins, tantôt ils franchissent les rivières sur de hauts chevalets de bois, tantôt passent en tunnel sous les montagnes. Lorsqu'une vallée trop profonde et trop large barre la route, on a recours à des siphons formés de conduites en tôle. Celles-ci descendent au fond de la vallée, et remontent sur la rive opposée, où elles déversent l'eau à son niveau primitif. On franchit ainsi des dépres-

sions profondes de plus de trois cents mètres.

Ces canalisations aboutissent à quelque point élevé, situé dans les environs de la mine; les eaux sont reçues dans un réservoir de petites dimensions, au fond duquel elles s'engouffrent dans des tuyaux qui débouchent sur les chantiers. La pression, qui dépend de la différence de niveau des deux extrémités du tube, est toujours énorme.

L'eau s'échappe par des becs (*nozles*) semblables aux lances d'arrosage qui sont en usage dans les rues de Paris; mais on les appelle *géants* à cause de leurs dimensions et de leur puissance. L'orifice de sortie mesure quinze à dix-huit centimètres de diamètre; le jet atteint une portée de soixante mètres. Le débit est de six cents à sept cents litres par seconde. La veine liquide droite, nette, unie comme un cylindre de métal poli, s'écrase sur la paroi qu'elle attaque, et rejaillit en gerbes folles. Petit à petit le terrain fouillé se creuse, une excavation se forme, l'eau y pénètre, s'enfonce comme une tarière, et ressort en bouillonnant jusqu'à ce que la terre, ébranlée, sapée par plusieurs jets convergents, s'écroule avec fracas.

Dans quelques points seulement, où la consis-

tance de la roche est très-grande, on est obligé d'avoir recours à la dynamite pour achever le travail de l'eau. C'est ainsi qu'ont été creusées ces carrières profondes, vallées artificielles que l'on croirait plus volontiers l'œuvre de la nature que le résultat d'une entreprise humaine.

Toute la masse d'eau qui a servi à la désagrégation du terrain ne peut rester au fond du ravin; à toute force il faut une évacuation, et ce n'est pas le problème le moins difficile à résoudre dans la conduite de semblables travaux. Au point le plus bas de la mine, on ouvre un tunnel qui doit rejoindre l'une des vallées avoisinantes, et rendre à la rivière ou au torrent l'eau qui lui a été soustraite dans la montagne. C'est une entreprise toujours longue et coûteuse, pour laquelle il faut prévoir la profondeur maxima que pourront atteindre les travaux dans un avenir plus ou moins éloigné. Pour avoir négligé, par imprévoyance ou par économie, d'agir ainsi, il a fallu, dans plusieurs mines, creuser des tunnels nouveaux à mesure que l'on s'enfonçait; quelquefois même la dépense excessive qui en est résultée a amené l'abandon du gîte.

Les eaux, avant de s'engager dans le tunnel d'évacuation, sont recueillies, avec les graviers qu'elles entraînent, dans des canalisations en bois appelées *sluices*. Le fond de ces grandes rigoles est disposé de façon à arrêter l'or. Tantôt ce sont des pavés de bois, séparés par des rainures de un à deux centimètres, tantôt des pierres plates placées de champ, quelquefois enfin des dispositifs plus savants. Quelle que soit du reste la manière de procéder, le principe reste le même. Dans les interstices qui recoupent le fond des « sluices », on verse du mercure qui reste, malgré la violence du courant, dans les cavités où son poids le retient. Il guette les pépites au passage, comme une araignée, blottie dans un coin de sa toile, guetterait un moucheron. Les paillettes, rencontrant le vif-argent, sont aussitôt saisies, retenues et amalgamées.

On recueille cet amalgame à des époques déterminées pour le presser dans des peaux de chamois. Le mercure filtre, la partie riche en or reste dans la peau; on débarrasse ce résidu par sublimation du mercure qu'il contient encore, et l'or, qui est le produit final de ces opérations, est

enfin porté aux usines de raffinage, où on le fond en lingots.

Les matières stériles, entraînées par les eaux, s'échappent et vont jusqu'à la rivière qu'elles encombrent. Petit à petit des atterrissements se forment, les rives sont envahies. Tant que le mineur fut roi en Californie, tout alla bien ; mais bientôt les agriculteurs, venant à la conquête des campagnes, eurent à souffrir du progrès des déblais miniers. Quelques plaintes se firent entendre ; la spéculation, aux aguets, acheta des terrains dans le but de se faire rembourser des indemnités considérables comme dédommagement au tort causé par l'apport des rivières. Une guerre acharnée fut déclarée aux mines. La campagne ouverte se termina par la condamnation des *placers.* On essaya bien de frauder, d'exploiter la nuit, à la lumière électrique ; on se garda par des sentinelles surveillant les abords des mines, et signalant tout individu suspect. Mais l'espionnage était plus actif encore, les amendes pleuvaient sur les exploitants, tandis que la malveillance détruisait les « flumes », et crevait les digues des réservoirs. Il fallut céder, et aujourd'hui l'exploitation des *pla-*

cers est en train de passer à l'état de souvenir.

On a bien cherché à remonter les déblais au moyen de machines hydrauliques qui les versaient sur les bords de la mine; mais tous les procédés essayés sont trop coûteux pour être utilement applicables sur une grande échelle. Car les mines de *placers,* prises dans leur généralité, ne peuvent donner de bénéfices que grâce à l'économie et aux colossales proportions de leur exploitation.

Un autre essai a été tenté, c'est d'exploiter les gisements de graviers aurifères, comme les mines ordinaires, par la méthode souterraine. Cette manière de faire, si elle réussit, sera loin de donner les résultats pécuniaires des exploitations hydrauliques. Aujourd'hui, la tendance est d'aller chercher l'or dans les montagnes, et de l'arracher aux filons de quartz qui le renferment.

Dès 1848, c'est-à-dire dès l'année même de leur découverte, les mines d'or californiennes fournirent plus de un million de francs. L'année suivante, elles en produisaient cinquante, et jusqu'en 1852 la prospérité des *placers* ne fit que s'accroître pour atteindre un maximum annuel de

81,300,000 dollars, soit environ 406,500,000 fr.

Depuis lors, la quantité d'or extraite alla en diminuant jusqu'en 1865, époque depuis laquelle elle oscille aux environs de 17 millions de dollars par an.

En additionnant tous ces chiffres, on arrive à un total de 5,500,000,000 de francs pour la période qui s'étend de 1848 à 1883; somme qui représente un poids d'environ 1,775 tonnes d'or ou un volume de plus de 92 mètres cubes. C'est un dé qui aurait presque dix mètres de côté.

Il est intéressant de comparer ces résultats avec ceux qui ont été donnés par l'exploitation des mines d'or dans les diverses parties des États-Unis. De ce rapprochement il ressort que, tandis qu'en 1852 la Californie figurait pour plus de 81 millions de dollars dans 82 millions produits par les États-Unis, elle n'entrait plus, en 1883, que pour moitié dans le bilan de la grande République américaine.

On comprend que le colportage de l'or californien ait toujours été une question difficile à résoudre dans un pays peu sûr et couvert de forêts, quand aujourd'hui encore des trains sont dévali-

sés sur les lignes de chemin de fer les plus fréquentées. Au début, la grande compagnie de transports « Wells et Fargo » se chargeait de faire parvenir à San-Francisco la précieuse récolte des *placers*. Mais les diligences arrêtées étaient si nombreuses, les vols tellement fréquents, que la compagnie « Wells et Fargo » finit par décliner le coûteux honneur de transporter les lingots; chaque mine dut se résigner à agir pour son compte, à ses risques et périls. Aujourd'hui les routes sont plus fréquentées, le chemin de fer arrive à proximité des grandes exploitations, mais la sécurité n'est pas encore complète, et il n'est pas rare de croiser, à un tournant de chemin, une voiture lancée au grand galop sur laquelle sont montés quatre ou cinq hommes, le rifle en arrêt : c'est l'or qui passe.

L'argent, quoique moins abondant que l'or, compte aussi parmi les joyaux du trésor californien. Les autres métaux, même le cuivre, sont plus rares que dans certains autres États; il faut faire exception, pourtant, pour le mercure.

On sait que les mines de cinabre sont peu nombreuses à la surface du globe, et longtemps les

seules connues furent celles d'Idria, en Carniole, et d'Almaden, en Espagne. Cette dernière, la plus importante de beaucoup, est, du reste, aujourd'hui encore, maîtresse du marché du monde. La Californie, qui fait une grande consommation de mercure pour le traitement des minerais d'or, devrait, elle aussi, payer son tribut à la vieille Espagne si la nature ne l'avait heureusement dotée d'importants gisements de cinabre. Ces gisements sont situés au sud de San-Francisco, à quelques milles de San-José, dans la Chaîne de la Côte. La mine a été mise sous l'invocation de sa rivale, on l'appelle New-Almaden; mais elle est loin d'en atteindre l'importance et la richesse. Néanmoins ses débouchés sont assurés, tant vers la Chine et le Japon que vers l'Amérique du Sud, et surtout vers les mines d'or de la région.

La Californie est née par l'or, longtemps elle a vécu de lui seul. Il fut un temps où l'on payait un œuf son poids de la poudre précieuse; les légumes frais étaient inconnus. Mais bientôt on s'aperçut que ces terres incultes étaient susceptibles de la fertilité la plus grande, qu'il suffisait d'écorcher du soc de la charrue la surface du sol,

et de lui confier, sans engrais ni fumure, les graines des céréales, pour obtenir des moissons pouvant rivaliser avec les plus belles récoltes de la vallée du Mississipi. Après avoir semé le blé, on planta des arbres fruitiers, ils donnèrent des fruits splendides, et en quantité innombrable. Les bois d'orangers, prospères dans le sud de l'État, envoyèrent aux quatre coins du continent américain des wagons entiers de leurs oranges. Enfin ce fut la vigne ; chaque jour les vignobles s'étendent ; beaucoup d'entre eux, comme ceux de Napa-Valley, sont déjà célèbres. Ils fournissent des vins passables, quoique les Américains s'entendent assez mal à les préparer.

Gardez-vous cependant, si vous voyagez en Californie, de féliciter par écrit un de ces heureux propriétaires dont les domaines ont acquis en peu d'années une valeur de plusieurs millions de dollars. Il pourrait vous arriver l'aventure désagréable qui m'était racontée il y a peu de temps. Un de nos compatriotes ayant reçu à titre gracieux une caisse de vin provenant d'un vignoble californien, eut l'imprudence d'exprimer sa gratitude par un mot de remercîment. Ce témoignage d'un

Français était le lendemain tiré à des milliers d'exemplaires sur carte postale par le gracieux propriétaire, et envoyé à titre de réclame dans tous les États-Unis.

Malheureusement pour la Californie, les débouchés font défaut; ses céréales expédiées par voie de terre, ne sauraient lutter avec celles des États du centre, plus rapprochés des grands marchés et des ports de l'Atlantique. Il faudrait que les blés, embarqués sur les quais de San-Francisco, pussent trouver en Asie un écoulement assuré, ou gagner l'Europe par une route rapide et économique que leur fournira peut-être bientôt le canal de Panama.

Si la nouvelle voie maritime semble promettre d'augmenter le trafic de San-Francisco, il n'en est pas de même du chemin de fer Canadien-Pacifique récemment mis en exploitation, et qui relie aujourd'hui les rivages des deux océans, à travers l'Amérique anglaise. C'est la voie directe entre les routes de Chine et Halifax, le port américain le plus rapproché des côtes d'Europe. Le chemin de fer canadien serait l'artère la plus favorisée du transit continental rapide, s'il ne fallait, durant

de longs mois de l'année, compter avec les neiges et les glaces.

Toute favorisée qu'est la Californie, pays béni de l'or, terre promise des céréales, jardin des Hespérides où mûrissent les pommes d'or, il manque à cette terre heureuse les deux minéraux qui sont comme le sang de la vie moderne : le fer et la houille.

Les quelques gisements de charbon découverts dans l'Orégon et dans les montagnes Rocheuses sont trop éloignés pour envoyer à San-Francisco les produits de leur exploitation. Aussi la houille vient-elle soit d'Australie, soit surtout d'Angleterre. On comprend que, dans ces conditions, la tonne de combustible arrive à coûter cinquante francs sur le quai même de débarquement, et souvent près du double rendue dans l'intérieur. Il est vrai que partout l'eau sous pression est employée pour mettre en mouvement les machines, les appareils d'extraction ou de préparation mécanique; qu'en d'autres endroits on fait usage de bois comme combustible; mais les forêts s'éclaircissent, et l'eau ne peut suffire à tous les usages.

XVI

VIRGINIA-CITY

Nevada-City. — L'argent. — Les filons du Comstok. — Sutro-Tunnel. — De Reno à Ogden. — Butte-City.

La petite ville de Nevada-City, qui a été le centre de nos excursions dans le bassin de la Yuba, aux placers et aux mines de Grass-Valley, est l'un des coins les plus ravissants où nous ayons fait séjour. Construite au milieu des bois de sapins, elle a pour enceinte un torrent dont le lit est encombré de roches. Tout y respire un air de fraîcheur et de calme délicieux. Les rues grimpent gaiement, plantées d'arbres qui ombragent les façades des maisons. Les chaussées, formées de troncs de pins juxtaposés, sont propres et donnent l'illusion d'un parquet. Les proportions de tout cet ensemble sont si coquettes, les perspec-

tives si gracieuses, qu'on se croirait volontiers dans un village en miniature.

Un soir, nous promenant en fumant notre cigare aux environs de l'hôtel, nous assistons à une scène bien américaine. Un orateur, autour duquel s'est réuni un groupe de curieux, gesticule au milieu d'un carrefour. Cet individu, qui vient de sortir du bagne, où il a fait quinze ans de travaux forcés, prêche la vertu à ses concitoyens en prenant comme thème l'exemple de sa conversion. Personne ne songe à s'en étonner. Mais je crois, d'après les explications qui me sont données, qu'il y a au fond de tout cela une question électorale, et que notre orateur de plein vent est quelque instrument bizarre de propagande, comme les Yankees seuls peuvent en inventer.

Au regret que l'on éprouve de quitter la tranquille petite cité se joignent des ennuis d'un ordre tout matériel. L'embranchement qui relie la Nevada-City à la grande ligne n'a que vingt milles de longueur; ce qui n'empêche pas le trajet de durer deux heures et demie et de coûter douze francs par tête. On voit que, partout où la concurrence n'oblige pas à abaisser les tarifs, les transports re-

viennent cher; et, s'il est vrai que l'on puisse quelquefois se rendre de Chicago à San-Francisco pour dix dollars, il arrive aussi que le kilomètre de parcours coûte quarante centimes.

Mais nous voici en route vers l'est. Ce n'est pas sans une certaine satisfaction que nous nous embarquons maintenant dans les trains « going-east », et que nous songeons que chaque heure de trajet nous rapproche au lieu de nous éloigner. Nous regrettons seulement de faire de nuit nos adieux à la Californie et de passer la sierra Nevada sans pouvoir en admirer les beaux défilés. Le choix n'était pas possible, car il n'y a qu'un départ chaque jour; et lorsque, en m'éveillant, je lève les stores de ma couchette, je constate que le train sort des derniers contre-forts de la montagne. Peu de temps après, nous arrivons à Réno, d'où, en quelques heures, nous gagnons Virginia-City.

Quelle idée d'incalculables richesses n'éveille pas dans l'esprit le nom de cette ville, née sur les affleurements du filon de Comstok, découvert

en 1859 par des mineurs californiens venus à la recherche de l'or !

En 1861, trois tonnes de minerai, valant vingt-trois mille francs, furent expédiées à San-Francisco. En 1862, l'extraction s'élevait à vingt millions, et en 1876, à deux cents millions de francs. Ce serait une histoire curieuse à reconstituer que celle des spéculations effrénées qui ont été entreprises, des parties qui se sont engagées, des fortunes qui ont été faites ou défaites en quelques jours : histoire de gains imprévus et de ruines subites, qui peut marcher de pair avec le récit des faits ayant accompagné la découverte de l'or et celle du pétrole. Pour donner une idée des proportions dans lesquelles la fureur du jeu pouvait se donner carrière, il suffit de dire que le prix du pied de filon, passé de quatorze à cinq cents dollars, s'éleva, en moins de quinze mois, à cinq mille six cents dollars dans le courant de l'année 1863.

A l'heure actuelle, il est assez difficile de se rendre compte de l'état des affaires à Virginia-City. Les mines étant bien moins prospères qu'autrefois, aucun des intéressés n'est très-désireux de mettre des étrangers dans la confidence.

Les causes de ce déclin sont multiples; c'est d'abord l'épuisement des parties riches du filon, après vingt années d'une recherche fiévreuse et d'une exploitation à outrance. De plus, les difficultés de l'extraction s'accroissent sans cesse en raison de la profondeur des travaux, qui dépasse déjà mille mètres, de l'abondance des eaux de mines, et surtout de la chaleur excessive, qui rend les chantiers presque impraticables.

Il faut rendre cette justice aux Sociétés qui exploitent les filons de Comstok (il y en a, je crois, quatre ou cinq), que les installations sont belles, les puits bien boisés, les travaux conduits avec plus de méthode qu'on n'est habitué à en rencontrer aux États-Unis. Ici, on n'applique pas le procédé du « n'importe comment », qui est en si grand honneur au Colorado et dans les exploitation de filons en Californie.

La marche suivie est plus rationnelle. D'autre part, les galeries sont mieux établies, et l'on ne circule pas dans la mine au milieu d'un dédale de casse-cou, chose extraordinaire pour le pays. Les pompes, les machines d'extraction sont grandioses et contrastent avec tout ce que nous avions

vu dans ce genre au cours de notre voyage.

Un des plus beaux travaux qui aient été exécutés est celui du Sutro-Tunnel. Voici dans quel but et dans quelles conditions il a été entrepris : les différents puits ayant atteint, comme je l'ai dit plus haut, une grande profondeur, l'évacuation des eaux qui sourdent en abondance des fissures de la roche, et qu'il faut remonter du fond à la surface, était devenue une charge écrasante. Pomper tout ce fleuve pour le déverser au jour était une opération très-dispendieuse. Aussi une Société se forma-t-elle dans le but de percer un tunnel pour mettre les diverses mines en communication avec une vallée des environs. Grâce à cette combinaison, les pompes n'ont plus à remonter les eaux qu'à mi-hauteur. Elles sont installées à l'étage « seize cents pieds » où aboutit la galerie d'évacuation. Elles déversent le flot qu'elles aspirent dans de grandes rigoles rectangulaires en bois, qui suivent le tunnel et vont déboucher à six kilomètres de là, dans la vallée dont il a été question déjà. On s'imagine sans peine le prix qu'a dû coûter un pareil travail à la Société qui l'a entrepris. Il a fallu percer la montagne sur une longueur

qui est moitié de celle du tunnel du mont Cenis. Mais aussi quels services ne rend pas aux exploitations minières de Virginia-City cette galerie, par laquelle s'écoulent journellement 7 millions de gallons d'eau, soit 31,500 mètres cubes par vingt-quatre heures, ou près de 365 litres par seconde!

On se fait difficilement une idée, avant de l'avoir éprouvée, de la chaleur dont on souffre dans les mines de Comstok. Cette haute température est due non-seulemeut à la profondeur des travaux, mais encore à l'abondance des eaux, qui sont presque bouillantes et dont la vapeur imprègne l'atmosphère. A côté des chambres des pompes, on est obligé de ménager de petites guérites, d'un mètre carré environ, dans lesquelles arrive directement l'air extérieur envoyé par les ventilateurs. Les mécaniciens viennent fréquemment y respirer et prendre ce qu'ils appellent un « cool of ». A cette condition seulement, leur existence souterraine est tolérable.

La sortie de ces mines n'est pas sans présenter quelques dangers, tant à cause de la différence de pression qu'à cause de l'abaissement de tempéra-

ture, même en plein été; et je me souviens assez désagréablement du malaise que j'ai éprouvé quand, lors de ma première visite, j'ai été remonté, d'un seul trait, depuis le fond jusqu'au jour.

Virginia-City est bien l'une des plus vilaines villes que j'aie jamais rencontrées. Rien n'y révèle la richesse de ceux qui l'ont construite. C'est une agglomération de bâtisses en briques et de maisons en bois; les rues sont défoncées d'ornières, les trottoirs malpropres et l'aspect général triste. Ceux qui habitent là n'y viennent certainement pas pour leur plaisir, mais seulement pour l'argent. Il ne semble pas qu'ils aient tenté le moindre effort pour faire de ce camp un séjour agréable; pas un jardin, pas une pelouse, pas un arbre. Le pays environnant est plus désespérant encore, avec ses montagnes de pierres, mornes et désolées, où les rochers aux teintes sombres semblent calcinés eux-mêmes par les ardeurs du soleil. Somme toute, un ensemble qui n'est pas fait pour nous retenir longtemps.

Avant de quitter ces lieux rien moins qu'enchanteurs, je veux noter ici une anecdote qui

certes étonnera beaucoup de lecteurs, comme elle m'étonna moi-même de la part du libre peuple américain. S'imaginerait-on que je fis événement dans les rues de Virginia-City et que je devins la risée des gamins de l'endroit pour m'être promené, chaussé de bottes de chasse (indispensables, du reste, pour visiter des mines où l'on a souvent de l'eau au-dessus de la cheville)? Je ne m'attendais pas à exciter pareil étonnement dans un pays de mineurs d'où des centaines de prospecteurs partent chaque année à la recherche de richesses nouvelles, vêtus d'un costume devenu légendaire, dont la chemise de flanelle et les bottes forment la caractéristique.

Mais les Yankees n'ont pas l'esprit très-large, et un étranger botté leur semble être une bête curieuse.

De Reno à Ogden, c'est une longue étape de deux cent cinquante lieues à travers le désert. Des montagnes peu élevées arrêtent la vue au nord et au sud; elles sont interrompues, isolées, et l'on devine qu'elles ne constituent qu'un accident au

milieu des plateaux immenses, qu'au delà la plaine continue, sablonneuse et dénudée. Ici, là, des cendres volcaniques couvrent le sol; ailleurs, c'est du salpêtre dont les efflorescences, semblables à de la neige salie, témoignent de l'absence complète de pluie durant plusieurs mois. Quelquefois pourtant, le long d'un petit cours d'eau que suit la ligne du chemin de fer, on rencontre de maigres essais de culture et des troupeaux de bestiaux broutant l'herbe poussée sur les bords humides de la rivière. Partout ailleurs la désolation, pas un arbre durant vingt-quatre heures, sauf toutefois à Humbold, station où nous déjeunons. Un jardinet entoure la gare. Quelques peupliers d'Italie ombragent de leur haute tête un coin de gazon vert au milieu duquel, dans une vasque remplie d'eau fraîche, des poissons rouges prennent leurs ébats. En d'autres lieux, ce bouquet de végétation ne serait pas digne d'un regard..... Ici, il est le très-bienvenu, et, pendant quelques instants, nous repose délicieusement des perspectives désespérantes de la route.

Le lendemain matin, les rives du grand lac Salé apparaissent sur notre droite, tandis que la

chaîne des Wahsatch Mountains, qui court du nord au sud, se dresse en travers de notre route. Au lieu de contourner complétement le lac jusqu'à Salt-Lake-City, nous nous arrêtons à Ogden, à vingt-cinq milles de la capitale des Mormons. C'est de là que nous allons pousser, droit vers le nord, une pointe de sept cents kilomètres, jusqu'à Butte-City et au Yellowstone-Park.

Les premières heures de trajet sont employées à suivre une longue vallée, au fond de laquelle est bâti Logan. Nous sommes en plein pays mormon, c'est-à-dire au milieu d'une population de cultivateurs ; et cette plaine fertile, entre ses deux hautes berges montagneuses, rappelle les plus riantes vallées du Tell.

Ensuite, le pays se présente avec des alternances de plateaux et de régions accidentées. Beaucoup d'Indiens sur la route. Ils ne sont pas vêtus à l'européenne comme ceux de Virginia-City ; ils ne portent pas le cache-poussière gris et le chapeau de paille. Leur allure est plus sauvage, et l'on voit pointer au loin les tentes de leurs campements, devant lesquelles sont étendues au soleil des couvertures multicolores.

Nous passons de nuit à Beaver-Cañon, où nous ferons étape au retour, pour aller visiter le Parc National du Yellowstone ; et le lendemain, dans la matinée, nous débarquons à Butte-City.

Butte-City est encore une ville minière, une autre édition de Leadville et de Virginia-City. Le temps que nous y passâmes fut employé à visiter les exploitations de cuivre et d'argent, ainsi que les usines qui font le traitement des minerais. Ce que nous avons pu y voir est d'ordre trop technique pour être rapporté ici.

XVII

LE YELLOWSTONE

Beaver-Cañon. — Le gibier. — Dans la forêt. — Firehole-Basin. — Les geysers et les sources chaudes. — Théorie des geysers. Exploration du docteur Hayden. — Une montagne de soufre. — Les chutes et le Grand-Cañon du Yellowstone. — Les sources du Mamouth. — Le Bonnet de la Liberté. — Retour à Beaver-Cañon.

Nous sommes de retour à Beaver-Cañon. De bonne heure nous montons en voiture, en compagnie d'un vieil Australien qui en est à son troisième tour du monde, et qui sera notre compagnon durant la tournée de huit jours que nous allons faire au Parc National. Notre guimbarde grince, nos chevaux ont l'air misérable, et la solidité de notre équipage n'est pas sans nous inspirer quelques inquiétudes; car nous savons par expérience sur quels chemins nous allons rouler.

Pendant douze heures, nous traversons un pays

de landes incultes semées de broussailles et de touffes de sauge. De loin en loin, un massif montagneux coupe la ligne monotone de l'horizon. La route le contourne ou l'évite, et continue à se dérouler en plaine, tracée seulement dans le sable par les ornières des voitures qui nous ont précédés.

Le gibier est encore abondant et peu farouche dans ces parages ; de nombreuses compagnies de *poules de prairie* courent le long du chemin. Je n'ai malheureusement pas de fusil de chasse, mais seulement une carabine, et les pauvres oiseaux essuient souvent quatre ou cinq coups de feu avant de se décider à prendre leur vol. Nous apercevons aussi des troupeaux d'antilopes, mais elles ont l'oreille au guet et ne se laissent pas approcher.

Enfin, vers le soir, nous arrivons au bord de la rivière du Serpent (Snake river). C'est le commencement de la région boisée et le terme de notre première étape. L'auberge est modeste, construite en gros troncs d'arbres enchevêtrés comme les chalets norwégiens. Nous y trouvons bon gîte et bon feu, et nous mangeons avec appétit les biftecks d'*elk*,

qui sont le fond de l'alimentation dans ces pays privés de ressources.

L'elk est le grand cerf des montagnes Rocheuses, le *wapiti,* qui habite encore, en compagnie de l'ours et de l'élan, dans les forêts sauvages ; mais la destruction rend chaque jour les grands animaux plus rares, et le chasseur qui veut trouver pour ses exploits un territoire favorable, doit organiser une véritable expédition et s'enfoncer dans les régions inexplorées. La viande de cerf n'est pas, d'ailleurs, la seule qui serve à composer les menus. C'est ainsi que le lendemain nous fut servie à déjeuner une queue de castor, mets bizarre et peu recommandable, qui tient à la fois, disent nos notes, du petit salé et de la tête de veau.

Ce jour-là, notre promenade fut plus variée. Nous passons d'abord plusieurs fois la rivière à gué. La route tantôt serpente à travers bois, tantôt traverse d'immenses clairières. Puis ce sont des côtes abruptes qu'il faut gravir. Pour frayer un chemin aux voitures, on s'est contenté de couper les arbres à un pied de terre, et l'on n'a arraché les souches que pour laisser le passage des roues. Aussi serait-il impossible de circuler

avec une voiture à un cheval, et nos bêtes montrent une adresse étonnante à éviter les chicots qui hérissent le milieu de la route.

A perte de vue, des sapins et des sapins encore; mais que nous sommes loin des belles forêts californiennes! Tantôt les arbres sont petits et mal venants; tantôt c'est l'incendie qui, dévastant des milliers d'hectares, n'a laissé subsister qu'une armée de troncs dépouillés et mornes comme des poteaux de télégraphe.

A la nuit tombante, nous nous arrêtons à l'hôtel qui est à l'entrée de la vallée des Geysers, gîte peu confortable à tous égards; mais l'affluence des touristes est si grande, que nous sommes encore heureux de trouver une chambre pour nous loger.

Nous sommes donc entrés dans le Parc National sans nous en douter, chose fort naturelle, du reste, puisque le trait marqué sur la carte en indique seul les limites. Nous nous endormons, las de nos longues journées de voiture, en songeant aux spectacles nouveaux qui nous attendent sur la « Terre des Merveilles ».

Le Parc National du Yellowstone est un grand

rectangle de neuf mille kilomètres carrés, situé sur les confins de l'Idaho, du Montana et du Wyoming. Traversé par les ramifications des montagnes Rocheuses, dont il occupe le versant occidental, le Parc est tributaire à la fois des deux Océans. Trois rivières y prennent leur source : l'une, la Snake-River, va grossir de ses eaux la Colombie, qui se jette dans le Pacifique ; les deux autres sont le Yellowstone, affluent du Missouri, et le Madison, qui n'est autre qu'une des sources du Missouri lui-même. Un de ces trois cours d'eau, le Yellowstone (pierre jaune), a donné son nom au Parc, qu'il traverse en écharpe et au milieu duquel il forme un grand lac. De là il s'échappe impétueusement pour aller tomber plus loin en chutes splendides et couler au fond de vertigineux précipices, qui sont une des plus grandes attractions pour le voyageur.

Toute cette région est fort élevée : l'altitude du lac est de deux mille trois cents mètres. Aussi les nuits sont-elles toujours froides, même en été.

Nous grelottons en sortant de notre lit, quoique septembre ne fasse que commencer, et, nous mettant à la fenêtre, nous voyons flotter sur les sapins un nuage épais de brume : ce sont les vapeurs

des sources chaudes qui se condensent dans l'air froid du matin.

En une heure à peine, notre voiture nous conduit aux premières chaudières. A partir de ce point, où nous mettons pied à terre, la vallée est presque dépourvue de végétation ; mais les collines, assombries de forêts, qui l'encadrent, rappellent les paysages des Vosges ou de la forêt Noire. Auprès de nous, la rivière du Firehole roule ses eaux, grossies du tribut bouillant des volcans liquides et des sources thermales qui parsèment le sol sur une longueur de plusieurs milles. Nous nous avançons, non sans une certaine hésitation d'abord, sur un terrain qui résonne sous les pas comme un couvercle soulevé.

C'est un dédale de puits fumants, dont l'aspect n'est pas sans avoir quelque analogie avec celui des régions lunaires. De-ci de-là, de faibles éminences accidentent le sol. On dirait de grosses pustules, percées au centre d'un trou béant où dort une eau merveilleusement transparente dont le mystère attire et fascine. Les regards sondent l'abîme, qu'ils sont impuissants à mesurer, et suivent longtemps dans sa chute la pierre qui, lancée

dans le gouffre, descend lentement et finit par disparaître dans les profondeurs de l'azur. Ces yeux de la terre, plus bleus que les crevasses des glaciers les plus bleus, semblent dans leur immobile limpidité solidifiés comme des aigues-marines gigantesques. Souvent, à la surface, un mince disque de silice enchâsse la prunelle tranquille d'un anneau irisé qui passe par les teintes les plus délicates du jaune, de l'orangé et du rouge.

C'est à midi qu'il faut admirer dans leur splendeur ces lacs en miniature, alors que, très-haut, le soleil fouille de ses rayons les replis les plus secrets avec mille chatoiements de lumière et d'ombre, et que l'on ne saurait dire lequel est le plus pur, de l'azur des eaux ou de celui des cieux.

Telles sont les sources chaudes, celles du moins dont la température, quoique très-élevée, reste au-dessous du point d'ébullition, et dont aucune bulle gazeuse ne trouble la sérénité. Il en est d'autres qui sont, au contraire, en perpétuel bouillonnement.

Quelques geysers peuvent, lorsqu'ils sont au repos, être confondus avec les sources; mais, le

plus souvent, on les reconnaît aux concrétions bizarres et capricieuses déposées par les eaux autour de l'orifice. Ici, un cône régulier surmonte le cratère; là, c'est un rocher caverneux; ailleurs, une sorte de taupinière spongieuse et creusée d'alvéoles comme une ruche d'abeilles.

Ces accidents, qui varient à l'infini la forme des bouches geysériennes, obstruent même quelquefois l'entonnoir central. Aussi, chaque geyser, lorsqu'il est en activité, a-t-il sa physionomie spéciale et, en quelque sorte, personnelle. Tantôt c'est un jet droit et régulier qui s'élance vers le ciel pour retomber presque sur lui-même, tantôt c'est une gerbe épanouie qui se résout en une pluie fine; ou bien encore plusieurs aigrettes qui se croisent et donnent l'illusion d'un éventail déployé.

Les éruptions des geysers se suivent à des intervalles qui varient suivant les sujets. Ici, le phénomène n'a lieu que tous les mois ou toutes les semaines ; là, il se reproduit chaque jour une ou plusieurs fois; tel cratère enfin fonctionne toutes les dix minutes. Chez celui-ci, les périodes sont mathématiquement régulières ; chez les autres, elles ne semblent obéir à aucune loi.

Le voyageur qui visite le *Firehole-Basin* n'a pas souvent la bonne fortune de pouvoir contempler le Grand Geyser, dont le panache s'élève à soixante mètres de hauteur, ou l'un de ses émules en majesté ; il est obligé de se contenter de la vue de ceux qui jouent à des intervalles plus réguliers et surtout plus rapprochés. Parmi ceux-ci, le « Vieux-Fidèle » (*Old Faithful*) tient la première place. Quoiqu'il ne soit pas le roi de la vallée, sa puissance serait suffisante pour atteindre la statue de Napoléon au sommet de la colonne Vendôme. Ce geyser donne régulièrement une représentation par heure, sans avoir jamais trompé l'attente de ceux qui l'honorent de leur visite.

Les éruptions des geysers ne se produisent pas subitement. Un sourd grondement, un bouillonnement profond en annonce l'approche. L'eau qui s'était retirée dans la cheminée centrale monte par soubresauts jusqu'au fond de la cuvette supérieure. La voilà qui jaillit, et chaque pulsation la lance plus haut dans les airs jusqu'à ce que la gerbe atteigne son apogée. Puis, petit à petit, par secousses, le jet diminue, s'affaisse, et tout rentre dans le calme et le silence jusqu'à l'éruption sui-

vante. Pour chaque geyser, la rapidité avec laquelle croît et décroît le phénomène est variable, de même que sa durée, qui est tantôt de quelques minutes à peine, tantôt de près d'une demi-heure.

Outre le Parc National du Yellowstone, il n'existe à la surface du globe que deux autres régions geysériennes : celle d'Islande, la plus anciennement connue, et celle de la Nouvelle-Zélande. Mais, de l'aveu de tous, la terre américaine l'emporte sur ses deux rivales par le nombre et la splendeur des merveilles dont elle nous offre le spectacle. Quant aux lois qui régissent les jaillissements des geysers, la science humaine a cherché à les découvrir et à les mettre en évidence par des observations répétées.

Il est reconnu d'abord que l'eau des geysers s'échauffe au contact ou au voisinage de réservoirs de lave, provenant de l'activité volcanique, qui est toujours la caractéristique des régions théâtres de ces éruptions liquides.

Ce que l'on n'explique pas sans difficulté, c'est la cause qui détermine l'intermittence du phénomène. Beaucoup de solutions ont été proposées; une seule d'entre elles paraît satisfaire à la fois

aux conditions multiples du problème ; cette théorie est due à Bunzen.

Les observations entreprises par Tyndall au Grand Geyser d'Islande avaient mis en évidence les trois faits suivants : 1° la température s'élève avec la profondeur; 2° elle reste constamment inférieure à la température à laquelle l'eau entrerait en ébullition en ce point (la température d'ébullition croît avec la profondeur, à cause de l'augmentation de pression); 3° cette différence est variable et devient minima en un point intermédiaire, où elle tombe à un degré environ. On explique cette dernière particularité par l'arrivée à diverses hauteurs de sources ayant des températures différentes.

A la base de la cheminée centrale, des vapeurs émises par les fissures terrestres exercent une pression qui s'accroît petit à petit. Il arrive un moment où cette pression devient suffisante pour soulever de quelques mètres la colonne liquide. La partie de cette colonne qui atteignait par exemple 120° et se trouvait à une profondeur de onze mètres, est subitement élevée d'une hauteur telle, que la pression de l'eau qui la surcharge di-

minue notablement. La température d'ébullition correspondante se trouve abaissée. Supposons que celle-ci tombe ainsi à 118°, il en résulte tout à coup un dégagement énorme de vapeurs, qui soulèvent toute la masse liquide, et l'éruption se produit.

Cette explication, généralement admise, a été vérifiée expérimentalement, et les résultats obtenus ont été concordants avec les phénomènes observés.

Les eaux de quelques geysers sont calcaires, mais elles sont en majorité siliceuses. Les dépôts qui se forment à l'entour des orifices, sous le nom de geysérite, sont dus à la mise en liberté de la silice par suite de la saturation, au contact des gaz acides, des alcalis qui lui servaient de dissolvants. Ces dépôts, dont la couleur varie du gris sale au blanc le plus immaculé, forment autour des geysers et de certaines sources une couche friable qui craque sous les pieds. Leur structure, qui n'a d'autre règle que le caprice des eaux, est souvent gracieuse et délicate comme celle des mousses les plus légères ou des dentelles les plus finement ajourées; ailleurs, ce sont des écailles

brillantes, des lamelles superposées, des alvéoles.

L'administration, chargée de veiller à la conservation du Parc National, cherche à protéger ces merveilles naturelles par les moyens qui sont en son pouvoir. Des écriteaux portant les mots : « *Dont drive on the formation* » attirent les yeux de loin en loin, et des gardes à cheval ont pour mission de faire observer les règlements. Ce qui n'empêche pas chaque visiteur de briser un petit fragment de geysérite et d'emporter dans sa poche un souvenir de son passage au Firehole-Basin.

Les sources d'eau pure, calmes ou jaillissantes, ne sont pas les seules manifestations de l'activité souterraine. A côté de ces claires fontaines, il y a des chaudières de boue. Ce sont les *paint pots* ou pots à couleurs, ainsi appelés à cause des nuances variées qu'affecte l'argile qui y bouillonne. De grosses bulles soulèvent la masse pâteuse et crèvent à la surface en éclaboussant parfois les curieux qui regardent de trop près.

On conçoit que toutes les singularités naturelles, accumulées dans la vallée du Firehole, aient

de tout temps inspiré une terreur superstitieuse aux tribus indiennes. Les Pieds-Noirs et les Nez-Percés ne traversaient pas volontiers la région des geysers. Quant aux Visages-Pâles, l'existence de la Terre des Merveilles ne leur fut révélée qu'il y a vingt ans à peine. Avant cette époque, dès le commencement du siècle, et à diverses reprises, il semble bien que quelques trappeurs aient eu connaissance du Firehole. De leurs récits fabuleux étaient nées les légendes incertaines qui avaient cours sur le pays. Mais c'est en 1869 que Cook et Folsom rapportèrent du bassin des Geysers la première description authentique. Elle fut confirmée, l'année suivante, par le docteur Hayden, géologue des États-Unis, qui publia à son retour un rapport scientifique, et fit ainsi connaître au monde cette partie ignorée du continent américain.

C'est grâce à l'initiative du savant professeur que le Parc National fut déclaré par le Congrès domaine de l'État, et protégé de ce fait contre tous les envahissements de l'industrie privée.

Depuis lors, des hôtels ont été construits pour le plus grand agrément des visiteurs; la sécurité est complète, et l'on n'aperçoit pas même

l'ombre d'un Indien dans ces parages. Il n'en a pas toujours été ainsi, et les premiers touristes qui, en 1877, vinrent, sur la foi des récits du docteur Hayden, admirer les merveilles du Parc, furent assaillis par les Nez-Percés et n'échappèrent qu'à grand'peine. Plusieurs d'entre eux ne durent leur salut qu'à des circonstances presque miraculeuses.

L'excursion au bassin des Geysers nous prit une journée entière. Le lendemain, nous nous mîmes en route pour le Grand-Cañon du Yellowstone, à travers un pays de forêts semblable à celui que nous parcourions depuis deux jours.

Chemin faisant, on rencontre une très-curieuse colline de soufre. En certains endroits de ce monticule, le soufre est compacte comme celui que les épiciers vendent en canons. Ailleurs, il se présente en aiguilles transparentes qui tapissent les géodes où leur a donné naissance la condensation des vapeurs émanées du sol. Mais prenez garde! ne vous précipitez pas pour cueillir, dans une anfractuosité, l'une de ces mignonnes cristallisa-

tions : un jet de vapeur bouillante pourrait vous brûler les doigts, ainsi qu'il m'est arrivé à moi-même.

Notre route, continuant vers l'Est, nous conduit au bord du Yellowstone, que nous rejoignons à quelques milles de sa sortie du lac, laissant celui-ci sur notre droite, faute de temps pour aller lui rendre visite.

Je regrette de n'avoir pas sous la main les ustensiles nécessaires pour vérifier la réputation qu'ont ces eaux d'être très-poissonneuses. On y fait, paraît-il, des pêches miraculeuses. Malheureusement, les truites qui vivent dans le lac sont infectées par un ver qui se loge dans leurs intestins et dans leur chair. Ce parasite n'a, paraît-il, été reconnu par les naturalistes chez aucun des poissons habitant dans d'autres rivières. Les truites pêchées en aval des cascades en sont exemptes.

Tout en longeant la rive gauche du Yellowstone, nous étions arrivés vers trois heures de l'après-midi à l'hôtel situé près des chutes. Aussitôt descendus de voiture et sans perdre un instant, vou-

lant bien employer la fin de notre journée, nous nous engageons dans le sentier qui prolonge la route sur le bord de la rivière.

Qu'il me soit permis de contenir quelques instants l'admiration qui me saisit au premier tournant du chemin, pour expliquer en peu de mots au lecteur la topographie des lieux. La rivière, arrêtée dans son cours par des massifs basaltiques, s'est ouvert dans la roche dure un passage qu'elle franchit en deux cascades, distantes d'un demi-mille à peine et hautes, l'une de plus de trente mètres, l'autre de cent. Ces cataractes précipitent les eaux dans un abîme profond de trois cents mètres, qui, sur un parcours de près de quinze milles, sert de lit à la rivière.

Nous suivons le bord du précipice jusqu'à un promontoire d'où le regard embrasse l'enfilade de ce long corridor et qui porte le nom obligé de *Look out point.*

J'ai rarement eu sous les yeux de spectacle plus grandiose et plus diabolique à la fois. Tout au fond de la gorge, le Yellowstone roule tumultueusement ses eaux d'un vert glauque et criard. D'où nous sommes, le torrent paraît ruisseau. Les fa-

laises qui se dressent sur les deux rives sont bizarrement creusées par le travail des pluies. Une succession de ravines les découpent, séparées entre elles par des contre-forts dont les crêtes minces et abruptes s'échelonnent comme des portants de théâtre. C'est un fouillis d'aiguilles, d'arêtes, d'arcs-boutants aux formes infiniment variées, aux couleurs fantastiques. On dirait les restes d'un incendie gigantesque. On y voit des pignons privés de leurs toits, de hauts pans de murs restés debout, crevassés, et sur lesquels des langues rougeâtres, qui sentent encore le feu, marquent le passage des flammes. Le blanc alterne avec l'ocre, le jaune et le safran avec le vermillon, et, si je n'avais peur de diminuer en quelque chose un aussi magnifique spectacle, je dirais qu'il laisse dans l'esprit comme un souvenir de décors entassés, de cartons peints aux tons heurtés et aux colorations fantaisistes.

La forêt cerne d'une lisière sombre le sommet des falaises, tantôt surplombant le gouffre, tantôt laissant pendre vers l'abîme des lambeaux d'elle-même qui descendent, avec les longs éboulis des terres, jusqu'au bord du torrent.

Tout au fond du tableau, entre des rochers, où des sapins isolés font sentinelle, la chute déroule la nappe blanche de ses eaux, imposante et comme consciente de sa majesté. Elle ne possède ni l'immense développement du Niagara, ni la vertigineuse hauteur des cascades de Yo-Semite, mais par la largeur de ses lignes, par la régularité de son débit, par le caractère sauvage de la nature qui l'environne, elle passe pour être sans rivale au monde.

Du point où nous nous trouvons, la cataracte supérieure n'est pas visible. Cette chute est toute voisine de l'hôtel, et, à la nuit close, nous allons nous asseoir sur les rocs qui la dominent. Quoique de dimensions plus modestes que sa sœur, elle n'aurait pourtant pas à redouter la comparaison avec ce que la Suisse a de plus admirable. La blonde Phœbé, qui a eu la gracieuseté d'éclairer de ses rayons les plus beaux sites auxquels nous nous soyons arrêtés depuis trois mois, brille aujourd'hui encore de tout son éclat. Je voudrais célébrer ici la pureté du ciel à ces altitudes, mais, de peur de me répéter, je m'arrête, gardant au fond de moi-même, de cette soirée passée au bord du tor-

rent, un souvenir empreint d'une douce mélancolie.

Que ne pouvons-nous prolonger d'un jour notre halte au Grand-Cañon et passer en revue une fois encore cet étrange panorama! — Dès le matin, notre équipage est prêt et nous attend. C'est à peine si nous avons le temps de dire aux chutes un dernier et rapide adieu.

Il ne faut pas croire, comme son nom pourrait le faire supposer, que le Parc soit une succession de tableaux riants ou sauvages. Loin de là : les trajets qu'on parcourt pour aller d'une merveille à l'autre ne sont ni très-variés, ni très-pittoresques, et l'accompagnement de cahots qui les agrémente ne contribue pas à les faire paraître plus courts.

Voici pourtant devant nous un curieux rocher d'obsidienne ; montagne noire et vitreuse, amoncellement de verre naturel dont les blocs éboulés jonchent le sol. La route, après en avoir contourné le pied, s'engage subitement, à quelques milles de là, dans une gorge étroite et nue s'ouvrant sur la vallée, au milieu de laquelle se trouvent les sources célèbres du Mamouth.

Nous touchons à la limite septentrionale du Parc. C'est un des endroits les plus fréquentés, à cause de la proximité de la ligne du Northern Pacific RR ; et un hôtel, non un modeste chalet, mais un grand caravansérail, attend les nombreux voyageurs qui viennent ici chaque année, soit en touristes, soit pour passer l'été.

De l'hôtel, en un quart d'heure à peine, on gagne à pied les *Sources du Mamouth*. Que l'on s'imagine une colline, haute environ comme la butte Montmartre, formée d'une superposition de vasques naturelles, accrochées les unes aux autres comme des nids d'hirondelles et se succédant par étages jusqu'au sommet. Des bassins gracieusement arrondis, des cuvettes aux margelles polies, tantôt blanches, tantôt teintées de jaune ou de rose tendre, s'échelonnent comme les marches d'un colossal escalier de marbre.

Dans ces auges dorment paisiblement les sources, auxquelles le soufre qu'elles contiennent donne des teintes laiteuses d'opale, et le suintement éternel des eaux continue sans trêve le travail de dépôt, qui, répété pendant une longue suite de siècles, a donné naissance à ce monument. Mais

ce qui surprend le plus, c'est la régularité des bassins et la pureté de contours que l'esprit stupéfait s'étonne de trouver dans un ouvrage de la nature.

Une autre attraction de l'endroit est le *Bonnet de la Liberté*, sorte de colonne calcaire, ainsi nommée à cause de sa forme. Elle se dresse à une dizaine de mètres du sol et paraît être un dépôt dû à quelque geyser disparu depuis longtemps. Tandis que nous la regardons, une fumée épaisse, noire, monte lentement de l'horizon et obscurcit bientôt le ciel. C'est la forêt qui brûle. Un feu de campement mal éteint met si facilement le feu aux herbes desséchées par un été sans pluie! Les écriteaux répandus à profusion dans le Parc « *Extinguish your fires* » ne suffisent pas à protéger les bois contre de fréquents désastres.

Des sources du Mamouth nous revenons d'une traite à l'hôtel du Firehole par la route la plus directe. C'est une étape de cinquante kilomètres au cours de laquelle nous traversons le «Norris Geyser basin », une réduction de celui du Firehole, et

nous consacrons quelques instants à visiter les chutes du Gibbon.

Ensuite, la route déjà parcourue une fois nous ramène en deux jours à Beaver-Cañon. Nous ne jouissons plus malheureusement du beau temps qui nous a favorisés jusqu'ici. Des nuages se forment dans le ciel, une bise glaciale nous coupe le visage, et nous voyons les montagnes se couvrir de neige. A l'auberge où nous devons passer la nuit, la chambre unique dans laquelle nous avons trouvé asile quelques jours plus tôt est occupée, et nous sommes obligés de coucher sous la tente. Le lendemain matin je casse la glace dans ma cuvette. Aucun incident d'ailleurs ne marque notre retour, si ce n'est le meurtre de deux blaireaux de prairie que je dépouille, non sans peine, sur le quai de la gare, à mon arrivée.

Après huit journées consécutives de voiture, nous réintégrons les sleeping-cars, petits et incommodes, qui circulent sur cette ligne à voie étroite. On n'y est pas moins cahoté que sur les chemins du Yellowstone-Park, mais qu'importe? Et en route maintenant pour Ogden et Salt-Lake-City!

XVIII

LES MORMONS

Salt-Lake-City. — Les monuments. — Le Tabernacle. — Le grand lac Salé. — Origines du mormonisme. — Joseph Smith. — Les Tables de la Loi et la religion mormone. — La polygamie. — Une séance de boxe.

En débarquant à Salt-Lake-City, on est quelque peu désappointé de ne rencontrer que des hommes en tout pareils au reste des humains. Il semble qu'on s'attend à lire, écrit sur le visage de chaque passant, le nombre de ses épouses. Rien au contraire ne fait remarquer les Mormons, et si quelque chose les distingue, c'est un extérieur modeste, pour ne pas dire pauvre, dont les Yankees offrent rarement le spectacle.

La ville n'est pas déplaisante; les rues sont très-larges, bordées d'arbres, les maisons peu élevées, espacées et souvent séparées par des jardins. Beaucoup d'air, en somme, et de ver-

dure, ou d'arbres plutôt, car le soleil s'est chargé de rôtir et de dessécher les feuilles. Comme toile de fond, la haute chaîne des monts Wahsatch découpe sur le ciel le feston de ses cimes neigeuses.

La visite des monuments ne retient pas longtemps le voyageur, car ils ne sont ni nombreux, ni intéressants. Il faut seulement pouvoir dire que l'on a vu la maison de Brigham Young, le précédent pape, ainsi que son gynécée et le portail surmonté d'un aigle aux ailes déployées qui précède la demeure de l'ancien chef de l'Église. Il faut avoir aussi jeté en passant un coup d'œil sur le grand entrepôt de l'*Institution coopérative mercantile de Sion*, sorte de magasin général dont le fonctionnement, réglé par l'autorité religieuse, vise plus à entretenir le trésor de l'Église qu'à servir les intérêts des fidèles.

Quelques instants suffisent pour visiter le *Tabernacle*, édifice bas dont le toit, semblable à une coquille d'œuf coupée dans sa longueur, repose sur un rang de piliers en maçonnerie. L'intérieur, sans autre ornement que des guirlandes naturelles et fanées, peut contenir dix mille personnes. Les orgues sont fort belles. A côté de ce monument

qui émerge comme le dos d'une baleine énorme, se dresse le temple neuf, construit en granit et non encore achevé, quoique commencé depuis plus de quarante ans. Il coûtera 50 millions. Enfin à quelques pas de là on remarque une modeste maisonnette qu'il faut se contenter de contempler de l'extérieur. C'est l'*Endowment house,* dans laquelle s'accomplissent les rites mystérieux de la religion mormonne et où se célèbrent les sacrements du baptême et du mariage.

La ville n'est pas située sur le lac même, mais une ligne de chemin de fer nous permet de gagner rapidement les bords de celui-ci. C'est une nappe d'eau salée de six cent cinquante mille hectares dont la profondeur, généralement faible, n'excède nulle part une vingtaine de mètres. Çà et là des îlots montagneux et arides surgissent en pointes déchirées. Des troupeaux de chèvres y broutent une herbe rare que les lynx et les chats sauvages ne leur permettent pas de ruminer en paix.

Au moment où nous descendons du train, les sommets qui nous environnent reflètent les rayons

du soleil couchant, et les rochers de grès fauve se dorent des tons les plus chauds. Le lac est calme comme un miroir :

« Es lächelt der See, er ladet zûm Bade » ; aussi nous hâtons-nous de profiter du bain délicieux qui s'offre à nous.

Les eaux du lac sont très-denses (1.07). Leur salure est de 14 pour 100, c'est-à-dire quatre fois plus forte que celle de l'Océan, et un tiers plus faible que celle de la mer Morte[1]. Le plus mauvais nageur peut s'y hasarder sans crainte : il suffit, pour flotter comme un bouchon, de s'accroupir les mains croisées sur les genoux. Mais il faut éviter de se mouiller les yeux, car il en résulte une douleur cuisante à cause de la forte teneur en sel.

Le niveau du lac Salé n'a pas toujours été ce

[1] Analyse des eaux du grand lac Salé :

Chlorure de sodium.	11.735
Carbonate de chaux.	0.016
Sulfate de chaux.	0.073
Sulfate de magnésie.	1.123
Chlorure de magnésium.	0.843
	13.790
Eau.	86.210
Total.	100.000

qu'il est aujourd'hui. Sur les pentes des montagnes environnantes, on voit nettement, à trois cents mètres au-dessus de la surface actuelle des eaux, plusieurs traces successives, horizontales, qui sont l'indice indubitable d'anciens rivages.

On suppose qu'alors les eaux du lac, s'épanchant par la gorge de Red-Rock, aux sources de la Malad River, trouvaient un écoulement vers le bassin de la Colombie ; et chacune des marques de rivages correspondrait à un abaissement du sol. Depuis longtemps déjà, le lac, qui ne reçoit que deux affluents importants, la Bear River au nord et le Jourdain au sud, depuis longtemps, dis-je, le lac n'a plus aucun déversoir. Quelques observations faites ont permis de constater des hausses et des baisses de niveau, mais elles ne sont pas comparables avec le grand affaissement des eaux qui a changé en désert tout le plateau situé à l'ouest du lac, qui formait jadis une véritable mer intérieure.

Dès la fin du siècle dernier, le grand lac Salé était connu par ouï-dire. Depuis cette époque, quelques voyageurs arrivèrent au hasard sur les rives du lac, et le prirent pour un bras de mer :

Bonneville, en 1831, en fit une exploration plus complète et lui donna même son nom ; enfin, en 1847, Brigham Young, à la tête de cent quarante-trois disciples, vint camper à l'endroit où s'élève actuellement la capitale de l'Utah !

La caravane venait de loin. Partie de Nauvoo, dans l'Illinois, elle avait fait six cents lieues à la recherche de la Terre promise. Il fallut supporter tour à tour les ardeurs de l'été et les rigueurs de l'hiver ; le froid, la soif, les fatigues de toute sorte firent de nombreuses victimes, et ce long exode ne prit fin que le jour où, du haut des montagnes, Brigham Young, montrant à son peuple la vallée du Jourdain et les rives de la mer Morte, marqua l'emplacement de la nouvelle Sion.

Il est nécessaire de remonter au début du siècle pour assister à la naissance de la religion mormonne, et il semble qu'il faille en chercher le germe dans les écrits d'un ministre protestant du nom de Spadling. Cet auteur composa en style biblique un ouvrage de pure imagination relatant les péré-

grinations, les guerres et les exploits en Amérique des Néphites et des Lamanites, supposés issus de la tribu de Joseph. C'est le manuscrit de ce roman, resté inédit, qui devint, entre les mains de Joseph Smith, le thème de la *Bible d'or* ou du *Livre de Mormon*.

Par quel enchaînement de faits et d'idées le fils d'une pauvre blanchisseuse, un peu sorcière, il est vrai, Joé Smith, illettré lui-même et assez mauvais garnement, se trouva-t-il amené à fonder une religion nouvelle? Peu importe. Toujours est-il qu'au mois de septembre 1827, disent les livres mormons, un ange lui apparut et le conduisit vers un tumulus situé aux environs de Palmyre (État de New-York). C'est là qu'étaient enfouies les fameuses *Tables de la Loi* dont Joé Smith ne put déchiffrer le texte et comprendre le sens qu'au moyen de deux lunettes merveilleuses qui lui furent remises par l'Ange Révélateur.

Joé Smith mourut assassiné à Nauvoo, en 1844, à l'âge de trente-six ans, et c'est alors que Brigham Young, le nouveau chef de l'Église, emmena les fidèles loin de la terre de persécution.

Les « Saints du dernier jour » s'étaient donc fixés sur les bords du Jourdain. Ces régions ne dépendaient alors officiellement d'aucun gouvernement ; les Mormons en prirent en quelque sorte possession et s'y développèrent avec des idées d'indépendance sociale et politique que rien n'a pu leur faire abandonner depuis.

Le pays était inculte et d'apparence inhospitalière ; ils se firent agriculteurs et peuplèrent par approche toutes les vallées de l'Utah, qu'ils fertilisèrent par leurs travaux. Quant aux richesses minérales, elles furent laissées de côté, la loi religieuse en interdisant formellement l'exploitation. Seuls les *Gentils* se livrèrent à la recherche des filons ; encore fut-ce longtemps au péril de leur vie, car chez les Mormons l'intolérance est un dogme.

Les exécutions silencieuses et expéditives, faisant songer au conseil des Dix, à Venise, étaient alors en usage. Le pape Brigham Young n'avait aucun scrupule de faire supprimer par ses *Anges exterminateurs* les personnes qui lui étaient suspectes, et l'on n'a pas oublié le massacre de « Mountain-Meadows », où périt en 1859 toute

une caravane de Gentils, attirée dans une embuscade par les Mormons avec le concours des Indiens.

Le gouvernement de Washington dut faire construire, dominant la ville du grand lac Salé, le camp Douglas, destiné à rappeler les Mormons au respect des conventions sociales ; mais on verra plus loin combien il est difficile de dompter complétement le fanatisme de la nouvelle Église.

Le principe fondamental du mormonisme, celui contre lequel le gouvernement lutte avec le plus d'acharnement et avec le moins de succès, c'est la polygamie.

Les dignitaires de l'Église ont un grand nombre d'épouses. Brigham Young en possédait vingt ; les paysans, à cause de leur misère, en ont rarement plus de deux. Plus un homme possède de femmes, plus il a de mérite aux yeux de Dieu, et chacun doit retrouver ses compagnes terrestres dans un Paradis, calqué sur celui de Mahomet, où il aura droit à une part de félicités célestes proportionnelle au nombre de ses épouses.

L'explication religieuse que donnent les Mormons de la polygamie est la nécessité qu'il y a de

pourvoir le plus tôt possible d'une dépouille mortelle les âmes innombrables que Dieu tient en réserve, âmes qu'il est préférable de voir appartenir à des Saints qu'à des Hottentots, à des nègres ou même à des chrétiens.

L'explication sociale est la sauvegarde de la moralité publique. Je laisse au lecteur le soin de faire justice de cette prétention, jugeant superflu de développer ici, par des exemples, les conséquences d'un semblable principe. Je dirai seulement, pour donner la mesure de l'idée morale qui a présidé à la fondation de l'Église, que les mariages entre frère et sœur sont autorisés, conseillés même, par elle.

On conçoit que les naissances ne fournissent pas une proportion suffisante de filles pour alimenter les gynécées mormons ; aussi un racolage est-il organisé dans le monde entier, et chaque année il se trouve en Europe deux ou trois milliers de malheureuses qui acceptent comme une libération d'être envoyées dans l'Utah. La Suède, la Suisse, l'Irlande fournissent le plus fort contingent.

L'Église mormonne est une théocratie puissante

en même temps qu'une savante machine politique et une entreprise commerciale ; un gouvernement religieux qui n'admet pas de contrôle et refuse de reconnaître aucune autorité supérieure.

Force est bien pourtant aux Mormons de se plier, au moins en apparence, aux lois américaines, et l'on se demande comment le gouvernement des États-Unis ne peut venir à bout du mormonisme, et surtout de la polygamie qui paraît plus facilement attaquable. Le fait s'explique par l'examen sommaire de la situation.

D'abord rien, dans la législation américaine, n'interdisant les associations, même secrètes, il en résulte que les Mormons, en tant que société, échappent à toute poursuite. Reste la polygamie.

Deux lois régissent la matière : la première, édictée en 1862, facile à évincer, était restée lettre morte ; l'autre date de 1882 ; elle punit toute infraction de cinq années de prison. Mais il ne suffit pas d'avoir des lois, il faut pouvoir les appliquer ; or c'est là que la difficulté commence.

Les Mormons considèrent non-seulement comme licite, mais encore comme glorieux de se parjurer dans l'intérêt de leurs croyances et de leur reli-

gion. Appelés en justice, ils portent de faux témoignages, ou bien se taisent. Ils ne sont passibles de ce fait que de quatre jours de prison, peine qu'ils purgent avec joie pour leur plus grande gloire en ce monde et leur plus grand bonheur dans l'autre. On voit que, dans ces conditions, étant donné le fanatisme et la solidarité de tous les Mormons, la preuve est presque impossible. Tout ce que peut obtenir la répression, c'est que la polygamie soit occulte au lieu de se pratiquer au grand jour. La seule pièce pouvant faire foi est le registre des mariages, mais il est resté jusqu'ici introuvable, et tout Mormon, interrogé judiciairement à ce sujet, répond invariablement que ce registre n'existe pas.

Le faux témoignage n'est pas le seul expédient dont les Mormons aient coutume d'user pour dérouter ou paralyser la justice. Ils ont une autre arme plus puissante : l'argent. Chaque année, plusieurs millions sont employés à acheter la presse, les magistrats, la police et les membres du Congrès. Les fonds nécessaires sont fournis par la dîme, impôt du dixième prélevé par l'Église et qui produit annuellement plus d'un million de

dollars. Une partie de cette somme, qui s'augmente encore d'autres revenus et de donations importantes, reste entre les mains de ceux qui sont chargés de percevoir l'impôt ; une autre part est employée à la construction du temple, mais plus de la moitié est utilisée d'une manière secrète et efficace à la fois, comme nous venons de le dire.

Les Mormons ne sont pas sans bénéficier aussi des circonstances politiques. Ceux auxquels ils promettent leurs voix ont intérêt à les protéger plus ou moins ouvertement. C'est ainsi que, lors de notre passage, ils possédaient l'appui des démocrates, qui cherchaient dans l'Utah un appoint pour les nouvelles élections présidentielles.

Enfin il faut tenir compte de l'indépendance relative que la Constitution américaine laisse aux divers États de l'Union. Or les Mormons constituant environ les cinq sixièmes de la population de l'Utah (150,000 habitants) et les quatre cinquièmes de celle de Salt-Lake-City (25,000 habitants), on conçoit qu'ils puissent, dans ces conditions, esquiver jusqu'à un certain point les mesures de répression dont ils sont l'objet de la part de l'autorité supérieure.

Quoi qu'il en soit pourtant, à la suite de l'action plus rigoureuse exercée depuis peu d'années, plusieurs des évêques et des prophètes ont dû se cacher pour échapper aux recherches. Mais ces poursuites sont considérées comme des persécutions et ceux qui en sont victimes comme des martyrs. Leur résultat le plus clair est d'exaspérer le fanatisme et d'accroître la vitalité de l'Église mormonne.

On voit par ce qui précède que le mormonisme est une espèce de franc-maçonnerie religieuse. Peu de manifestations extérieures, mais une solidarité étroite, une organisation secrète et puissante, où tous les membres obéissent sans discussion à un mot d'ordre. Pas de bruyant appareil, pas d'insignes : tel prophète est cordonnier, tel évêque est apothicaire. En public, les cérémonies du culte sont simples, la communion se donne sous l'espèce de l'eau. Le mariage et le baptême s'accomplissent secrètement ; ce dernier a lieu par immersion, avec accompagnement de certains détails sur lesquels je préfère ne pas insister.

Somme toute, rien de frappant dans la vie extérieure des Mormons, pour le voyageur qui est de passage dans leur cité. Ils vaquent à leurs affaires, se promènent, s'amusent, vont au spectacle comme tout le monde.

La veille de notre départ, cherchant à occuper notre soirée, nous voyons sur l'affiche d'un théâtre l'annonce d'une séance de lutte. Voilà du nouveau pour nous et qui nous reposera des éternels « Minstrels », ces nègres de contrebande qui, pendant plusieurs heures consécutives, réjouissent les spectateurs en dansant la gigue, en jouant du banjo et en rééditant à satiété les mêmes calembours et les mêmes plaisanteries politiques.

Au début de la représentation, on élit par acclamation les juges du combat. Cette formalité remplie, on introduit les deux champions sur la scène. Ils ont les mains garnies de gants de salle, très-rembourrés. Ces deux hommes sont aussi différents qu'il est possible. L'un corpulent, trapu, cou de taureau et teint d'apoplectique; l'autre grand, maigre, sec et nerveux. Comme accessoires, à chaque coin de la scène, une chaise à côté de laquelle un seau d'eau et des serviettes.

Le juge, au milieu du théâtre, fait signe de commencer. D'abord les engagements ne sont pas très-vifs. Toutes les quatre minutes on suspend le combat par une minute de repos. Pour ceux qui ne sont pas initiés, les coups ne paraissent pas portés violemment. Les deux combattants ruissellent pourtant de sueur, et leur essoufflement est visible. Petit à petit ils s'animent. Le juge est obligé d'interrompre plusieurs corps à corps.

Enfin, au bout de neuf reprises, le plus corpulent des deux lutteurs tombe sous une grêle de coups de poing. Il est cramoisi, et on l'emporte inerte dans la coulisse.

Est-ce sérieux ou est-ce un dénoûment préparé pour la satisfaction de la salle? Je ne sais; en tout cas le tableau est assez impressionnant. Mais du spectacle de ces deux hommes, lâchés l'un contre l'autre comme deux coqs de combat, pour le plus grand amusement du public, je n'ai rapporté qu'un sentiment de révolte contre la brutalité de ceux qui s'y complaisent.

XIX

A TRAVERS LE CONTINENT

Traversée des montagnes Rocheuses. — Marshall-Pass. — Les hôtels américains. — Manière de voyager aux États-Unis. — Saint-Louis. — La grande armée républicaine. — Une mascarade.

Telle fut notre dernière soirée passée dans la grande ville des Mormons. Le lendemain matin, nous roulions de nouveau, comptant gagner en trois étapes la Pennsylvanie et Pittsburg, qui devait être pour nous un dernier centre d'excursions et d'études.

Bientôt après avoir quitté Salt-Lake-City, on atteint les montagnes. Celles-ci ne sont ni rocheuses et escarpées comme les Alpes ou les Pyrénées, ni boisées comme la forêt Noire; ce sont de grandes éminences couvertes de broussailles. L'automne commence à nuancer les feuilles des couleurs les plus variées. De nombreuses touffes

d'un rouge éclatant parsèment la verdure, très-vigoureuse encore, de l'ensemble. L'or, le grenat, le rose apparaissent en taches dispersées sur les pentes. Ce sont aussi, de place en place, des teintes cuivrées ou mordorées; et la vivacité des tons est telle qu'un peintre, en voulant la rendre, courrait grand risque d'être taxé de fantaisie et d'invraisemblance.

La ligne s'engage dans une suite de cañons pittoresques : Tristle-Creek, Echo-Cañon, Clear-Creek, Pleasant-Valley. Une singulière muraille de rochers barre ce dernier défilé : sur les deux rives du torrent, ce sont de hauts bastions dont le profil rappelle à s'y méprendre les tours d'un château moyen âge. Ce passage a nom « Castle-Gate ».

Le plateau qui sépare les monts Wahsatch des montagnes Rocheuses s'étend ensuite devant nous, et nous voyons défiler des paysages semblables à ceux du Nouveau-Mexique : plaine monotone et inhabitée, montagnes tabulaires, touffes de sauges bleuâtres; c'est le plateau du Colorado. La nuit vient heureusement mettre fin à l'ennui qui envahit le cœur lorsque l'on traverse ces grands espaces,

et le lendemain nous nous réveillons au pied des montagnes.

Les traces d'un récent washout se remarquent sur tout le parcours de la ligne; ce ne sont que ponts rétablis à la hâte, talus relevés, traverses remises en place tant bien que mal. Ces signes inquiétants ne sont pas sans nous faire craindre de voir notre route coupée encore une fois. Par bonheur il n'en sera rien, et cette journée, employée à la traversée des montagnes Rocheuses, est une des plus agréables de notre voyage.

C'est d'abord le Black-Cañon, au fond duquel coule le Gunnison, défilé long et sauvage qui, par la variété de ses aspects, tient notre attention en suspens durant plusieurs heures. Au delà, la locomotive, ou plutôt les locomotives, nous remorquent péniblement sur les pentes du Marshall-Pass. Ce col, qui n'a rien de pittoresque, n'est intéressant que par le nombre des lacets qui, sur les deux versants, permettent de le gravir, et aussi par l'altitude à laquelle on le traverse. Les effets de cette ascension en chemin de fer ne tardent pas à se faire sentir. Plusieurs voyageuses sont indisposées; elles pâlissent à vue d'œil et se

pâment. Elles ont pour excuse de se trouver à 3,500 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Après avoir cheminé sous les longues galeries en bois qui protégent la voie contre l'envahissement des neiges, nous commençons à descendre. Petit à petit ces dames reprennent leurs esprits, essayent un sourire, font quelques pas, et, si je puis me permettre cette comparaison peu galante, ont des airs de carpes que l'on rejette à l'eau après les avoir laissées séjourner un peu trop longtemps à terre.

En arrivant au pied du col, nous nous retrouvons en pays connu : la vallée de Salida s'ouvre entre les montagnes. Puis, pour la troisième fois depuis deux mois, nous nous engageons dans les défilés de la Royal-Gorge. A Pueblo, mon compagnon de voyage m'abandonne pour vingt-quatre heures afin de visiter les grands « smelters », où l'on s'occupe du traitement des minerais d'argent. Pendant ce temps je continue ma route jusqu'à Denver, où j'étais impatient de retrouver bon gîte et excellente cuisine chez notre ami Joë Berö.

Un peu de gourmandise n'est pas un crime chez des voyageurs soumis au régime américain.

Il faut pourtant rendre cette justice aux hôtels des États-Unis qu'ils ne laissent rien à désirer sous le rapport de la propreté. Les lits y sont bons, les draps blancs et larges, le mobilier simple et convenable. Ce n'est pas une mince satisfaction que de trouver toujours, après une journée de fatigues, une chambre bien installée où l'on puisse reposer en paix et s'endormir sans craindre la visite des insectes.

La cuisine n'est malheureusement pas à la hauteur du logement. A ne tenir compte que du nombre des repas et de l'abondance des plats inscrits au menu, on se croirait volontiers transporté au pays de Gargantua et de Pantagruel. De six heures et demie du matin à onze heures : *breakfast;* de midi à deux heures : *dinner;* de trois à six : *lunch;* de six à dix heures du soir : *supper*. Libre à vous de choisir votre moment ; vous pouvez, à une heure quelconque du jour, vous installer à l'une des petites tables de la salle à manger (il n'y a pas de table d'hôte), et vous faire servir. La carte ne porte pas moins de cinquante noms de plats. Hélas ! qu'en reste-t-il lorsqu'il s'agit de commander votre dîner ? Du rosbif, du bifteck, ou une côtelette de veau,

le tout cuit à l'étouffé, et sans assaisonnement : voilà pour la viande. Des pommes de terre ou des haricots blancs accommodés au sucre : voilà pour les légumes. Tenez-vous-en pourtant à ces quelques mets simples ; ne vous hasardez pas à demander du « bœuf à la crème » ou du « porc aux pommes », vous n'auriez pas envie de tenter deux fois pareille expérience. N'espérez pas non plus vous rejeter sur le pain, bien que vous ayez le choix entre vingt espèces différentes. Ce n'est qu'une mie, toujours chaude, souvent brûlante, et qu'un estomac qui se respecte ne saurait accepter. La seule ressource qui vous reste est de demander du pain grillé.

Ce n'est pas la tasse de café fade, de thé noir, vert ou autre, dont chacun est autorisé à arroser son dîner, qui fait paraître la chère meilleure. Que l'on regrette nos joyeux vins de France! Car en bien des endroits il est impossible de se procurer du vin : là où l'on en trouve, il est cher et mauvais ; la bière n'est pas d'un usage beaucoup plus fréquent. Ce régime se supporte assez bien pendant quelques semaines, parce que, somme toute, la nourriture n'est ni mauvaise, ni mal servie ; mais à

la longue il est tellement monotone et affadissant que l'on finit par ne plus manger du tout.

Partout le service est fait par des nègres. Vous énumérez en une fois au « *waiter* » le menu que vous avez choisi ; généralement il en a oublié la moitié lorsque, un quart d'heure après, il reparaît apportant, avec une adresse remarquable d'ailleurs, un immense et pesant plateau chargé d'une pyramide de soucoupes. C'est tout votre dîner qui arrive et qui va refroidir, pendant que, un à un, vous en goûterez les plats dans votre unique assiette, à moins que vous n'imitiez les Américains, qui mangent le tout ensemble, ce qui me paraît être d'un goût discutable.

La manière de régler les notes d'hôtel est très-pratique ; le tarif est fixé par journée, tout compris. Vous savez ainsi d'avance à quoi vous en tenir, et vous n'avez pas à redouter une de ces additions fantastiques où les frais de bougie doublent le montant de la pension.

Chaque hôtel a un prix unique pour toutes les pièces, à quelque étage qu'elles se trouvent, les ascenseurs en rendant l'accès également facile. Il y a seulement une petite diminution pour les

chambres qui donnent sur des cours intérieures, et une légère augmentation pour celles auxquelles est annexé un cabinet avec baignoire. Hormis ces différences, toutes les chambres sont à peu près pareilles; elles n'offrent pas cette variété de dispositions à laquelle nous sommes accoutumés et qui, elle aussi, a bien ses avantages, puisqu'elle permet à chacun de se loger suivant ses goûts.

Le tarif est variable selon les hôtels, ou plutôt selon les localités.

L'hôtel le plus cher où nous soyons descendus au cours de notre voyage est celui de Leadville. Le tarif y était de six dollars par jour, mais la nourriture mauvaise et le logement fort médiocre. Généralement, le taux est de quatre dollars ou quatre dollars et demi, quelquefois il descend à trois seulement : ce qui est un prix fort modéré. C'était le cas, en particulier, de l'hôtel Del Monte, à Monterey. Cet immense établissement, construit au milieu d'un parc délicieux, était pourtant l'un des plus confortables que nous ayons rencontrés, et tout ce que la Californie a de plus fashionable s'y donnait rendez-vous durant les mois d'été. Le feu, qui détruit tant de choses aux États-

Unis, a consumé l'hôtel Del Monte jusqu'à la dernière planche, peu de temps après notre retour en Europe. Voilà bien une preuve de l'inefficacité complète des appareils extincteurs, bombes, etc., que je n'ai jamais vus distribués avec autant de profusion que dans les corridors de cette grande bâtisse en bois.

Les Américains, quoique gens pratiques, n'ont pas encore inventé l'omnibus qui prend les voyageurs à la gare et les conduit à l'hôtel. Comment y suppléer? Ne songez pas à chercher une voiture; elles sont rares, et il suffit que vous en ayez besoin pour n'en pas trouver; outre cela, elles sont fort chères. Prenez le tramway comme tout le monde; c'est encore le plus sûr. Je dois reconnaître pourtant que, dans quelques rares localités, chaque hôtel a son omnibus, mais d'une forme tellement surannée et incommode que vous n'y trouvez pas de place pour y emporter avec vous une simple valise ou même un paquet de couvertures.

Pour ce qui est des gros bagages, il faut avoir recours à un service d'express ou de camionnage qui a ses avantages et ses inconvénients. Avant d'arriver aux stations importantes, un employé

passe dans le train, prend par écrit l'adresse à laquelle chaque voyageur désire que ses malles soient apportées, et donne un reçu des numéros d'enregistrement. Vous vous évitez ainsi l'ennui d'attendre à la gare que vos bagages soient déchargés : ils iront vous rejoindre à l'hôtel. Là, en revanche, vous ne les recevrez souvent qu'au bout de deux heures, et parfois le lendemain matin seulement. Au départ, même manière de procéder : ce qui met le voyageur dans l'obligation d'avoir terminé ses paquets bien longtemps avant l'heure du train.

Je ne saurais trop recommander à ceux qui partent pour les États-Unis de choisir des malles solides. Quoique les nôtres fussent neuves et d'excellente fabrication, j'ai cru plus d'une fois qu'elles ne termineraient jamais le voyage. On les roule sur les coins comme des tonneaux, ce qui les désarticule ; on les jette des fourgons sur le quai, ce qui les brise ; on laisse tomber dessus des caisses américaines, ce qui les défonce. Aussi les Yankees n'emploient-ils que des malles blindées, au sens précis du mot, car elles sont garanties de tous côtés par des plaques de tôle. Comme le poids

de bagages que chacun peut emporter en franchise n'est pas limité, il n'y a aucun inconvénient à avoir des malles très-lourdes, mais c'était pour nos pauvres colis la lutte constante du pot de terre et du pot de fer. Quelquefois aussi, l'indélicatesse des employés n'est pas étrangère aux dégâts. C'est ainsi que la caisse de mon ami G... arriva à Saint-Louis toute grande ouverte et sans serrures.

Après une longue journée à travers la prairie, qui n'a même plus pour nous le charme de la nouveauté, nous avons rejoint les bords du Mississipi et nous arrivons à Saint-Louis par un temps tiède et brumeux dont l'humidité nous brise bras et jambes. Nous craignons un instant de ne pas trouver de place dans les hôtels, car nous débarquons ici en même temps que la G. A. R. : les chambres sont encombrées, et il y a des matelas jusque dans les corridors. C'est la G. A. R. en compagnie de laquelle nous voyageons depuis plus de deux mois, la G. A. R. qui allait à San-Francisco en même temps que nous, et qui en revient aujourd'hui ; la G. A. R. qui parade, qui défile, qui joue du trom-

bone; la G. A. R. que l'on attend, que l'on fête, que l'on reçoit et qui nous agace profondément les nerfs.

La G. A. R., c'est la Grande Armée Républicaine : des vieux de la vieille qui ont fait la guerre de sécession, et qui sont accourus de tous les points des États-Unis avec femmes, enfants, neveux, etc., pour se réunir à San-Francisco. Chaque année, il est d'usage de célébrer ainsi des fêtes, mais dans une ville différente. Ce sont les Compagnies de chemins de fer qui organisent les réjouissances, battent la grosse caisse et empochent l'argent.

Tous ces braves et leurs familles, avec leurs vareuses à boutons d'or, leurs insignes, leurs bannières, prennent un air de dignité qui fait rire, et apportent dans tous leurs actes un sérieux imperturbable qui en décuple le ridicule. C'est un mélange de naïveté gobeuse, d'orphéonisme mystique, de franc-maçonnerie sentimentale dont rien ne peut donner une idée. Il est assez réjouissant de voir ces hommes de progrès, qui font fi du panache et de l'uniforme, se promener gravement, la poitrine décorée de vingt médailles différentes représentant des épées entre-croisées, des têtes de

mort, des signes mystérieux. Et ils sont fiers, je vous assure, de toute cette ferblanterie qui, suspendue à des rubans multicolores, serait à peine digne d'orner un arbre de Noël.

Que dire des défilés? O Nanterre, où es-tu? Sur un air de marche funèbre, joué par un orchestre inénarrable, les héros marchent lentement, la tête basse. Les officiers, d'une voix sépulcrale, font des commandements auxquels chacun obéit d'un pas résigné. C'est, paraît-il, une fête joyeuse; on dirait un enterrement! L'uniforme n'est ni plus gai, ni moins risible. Une redingote noire, un gilet ouvert, des épaulettes en fer-blanc en forment le thème. La coiffure est tantôt une petite calotte, tantôt un chapeau à plumes, comme on aurait peine à en trouver chez les marchands du Temple. Des gants crispins, à larges manchettes, et un ceinturon de cuir rouge, auquel est pendu le glaive, complètent le costume. L'épée, retenue par des chaînettes nickelées, étamées, argentées, est digne du reste de l'équipement; avec sa poignée en forme de croix, elle ferait le plus bel ornement du magasin d'accessoires d'un théâtre de province.

Le public, plein d'une admiration recueillie, contemple ces grands enfants qui passent ! Que l'on a de peine à s'empêcher de rire, même en se mordant les lèvres ! Mais ce qui nous attriste, c'est de songer que ces gens-là nous traitent de haut, et nous méprisent même, sans nous connaître ! De quels yeux se regardent-ils donc eux-mêmes ?

Tel est le souvenir le plus vif que j'aie rapporté de Saint-Louis, où nous fîmes, du reste, un séjour très-court. A partir de cette ville jusqu'à Pittsburg, on retrouve les terres cultivées, la verdure et les bois. Après un long voyage dans les contrées desséchées où nous n'avions rencontré que sapins ou broussailles, je ressens une impression pénétrante et douce en voyant de nouveau des chênes, des ormes, des noyers. Ces forêts, aux silhouettes accoutumées; ces arbres, au feuillage connu; cette fraîcheur des grands bois nous transportent de l'autre côté de l'Océan. C'est déjà comme un parfum de France qui nous arrive; nous sentons plus proches l'heure du retour et le sol de la patrie.

XX

AU PAYS DE L'HUILE

Pittsburg. — Le fort Duquesne. — Le gaz naturel. — Le pétrole. — Production de la région.

En approchant de Pittsburg, nous foulons une terre jadis française. C'est au chevalier La Salle que revient l'honneur d'avoir, au dix-septième siècle, exploré le premier la vallée de l'Alleghany. Plus tard, à l'emplacement même de la ville américaine, fut élevé par nous le fort Duquesne, au confluent du Monongahela et de l'Alleghany, dont la réunion forme l'Ohio.

En 1755, après avoir indignement surpris les paisibles populations de l'Acadie, après avoir déporté et dispersé sur les côtes, loin de leurs maisons et de leurs champs, ces cultivateurs paisibles, dont le seul crime était de refuser le

serment à l'Angleterre, les Anglais envahirent la vallée de l'Ohio.

Le général Braddok, assisté de Washington alors colonel, résolut de surprendre le petit poste français qui dominait la rivière. Le commandant, M. de Beaujeu, qui était sur ses gardes, mit en fuite les assaillants avec une poignée d'hommes et le secours des Indiens, nos fidèles auxiliaires. Braddok trouva la mort dans le combat. Il en fut malheureusement de ce succès comme de notre glorieuse défense au Canada : il ne fit que retarder la perte du fort Duquesne, qui dut être abandonné de sa garnison deux ans plus tard, faute de secours et de ressources.

Ce n'étaient alors que des terres de chasse et des clairières cultivées. Qui eût pu supposer qu'un siècle plus tard une ville devait s'élever en ces lieux, puissante entre toutes par son industrie et la gigantesque production de ses usines!

Pittsburg, à cheval sur les deux rivières, est bâtie dans une plaine basse, très-étroitement enserrée de toutes parts par des collines abruptes. Quatorze ponts, presque tous construits dans une forme originale, relient entre elles les trois par-

ties de la ville. La plupart des établissements industriels sont réunis sur la rive gauche de l'Ohio ; le quartier situé sur la rive droite de l'Alleghany, et qui forme une ville à part portant le même nom que la rivière, est au contraire composé en grande partie de cottages et d'habitations de plaisance. Sur les coteaux avoisinants, au sommet desquels on accède par plusieurs plans inclinés, on aperçoit des villas. Tous les environs sont du reste très-habités et parsemés de nombreuses maisons de campagne.

Mais comment se fait-il que cette ville, hérissée de cheminées, soit d'un aspect aussi propre ? Elle a pourtant été surnommée la « Cité fumeuse » ! Sont-ce là ces rues que l'on ne peut traverser sans être couvert de suie comme un ramoneur ? Il en était ainsi naguère, mais Pittsburg n'est plus la ville noire depuis que le gaz naturel a remplacé le charbon dans presque tous les usages industriels, et même domestiques. Les forges, les verreries, les fonderies ne brûlent plus que du gaz venant des puits de la région et amené sur place par des conduits de tôle.

La longueur totale de ces canalisations est de

trois cents milles environ. Le gaz y circule sous sa propre pression, mais celle-ci, par le fait du frottement et des divers phénomènes qui régissent l'écoulement des fluides, diminue à mesure que le tuyau s'allonge. Étant donné la tension moyenne dans les puits, on compte qu'au delà d'un rayon de trente ou quarante milles le gaz ne saurait être distribué, parce que sa pression à l'orifice tomberait à zéro.

Pittsburg et ses usines brûlent chaque jour soixante-quinze millions de pieds cubes de gaz naturel, représentant une valeur de trois mille cinq cents dollars.

Mais ce fluide, dont la composition se rapproche beaucoup de celle du grisou, n'est pas employé seulement comme combustible, quoique ce soit son meilleur usage, à cause de son pouvoir calorifique, qui est double de celui de la houille. On s'en sert également pour l'éclairage. C'est du reste un fort mauvais agent lumineux, mais, plutôt que de le laisser s'échapper librement, on le fait brûler à flamme nue dans les petites villes et les usines voisines des puits. En quelques endroits, le gaz est aussi utilisé directe-

ment, sous pression, en guise de vapeur pour la marche des machines. Enfin une quantité considérable, volontairement ou non, est perdue.

La découverte de ce combustible éminemment économique a provoqué dans l'industrie locale une révolution tout à l'avantage des fabricants indigènes ; mais qu'arrivera-t-il le jour où, comme il est permis de le prévoir, le gaz faisant défaut, force sera de revenir à l'emploi du charbon?

C'est depuis peu d'années seulement que le gaz naturel est utilisé et que des sondages sont forés dans le but de le recueillir. La découverte et l'exploitation du pétrole datent de plus loin, et les premiers barils d'huile firent leur apparition sur le marché en 1858.

Les Américains s'emparèrent avec leur hardiesse accoutumée de la nouvelle richesse que le sol, percé bientôt en mille endroits, livrait à leurs mains avides. Ici comme partout, on spécula à outrance. A mesure que les explorateurs se portaient vers des gisements nouveaux, ces terres achetées à l'avance leur étaient revendues à des prix fabuleux. Que de surprises heureuses, et aussi que de déboires! Combien de fois il est

arrivé qu'un puits, foncé à quelques pas seulement d'un sondage fructueux, n'ait pas donné une seule goutte d'huile! Combien souvent aussi le pétrole, après avoir jailli durant quelques heures en flots si abondants qu'on ne pouvait le recueillir, s'est-il tari subitement, ne laissant au mineur déçu que l'illusion d'un rêve! Mais aussi, à côté de cela, que de réussites inespérées! Que d'efforts couronnés de succès au moment même où le désespoir allait faire abandonner les travaux!

En 1862, la production du pétrole s'élevait déjà à plus de deux cent cinquante mille barils, et elle s'accrut d'une façon assez régulière, mais lente, durant dix ans. A partir de 1872, la progression devint extrêmement rapide, et en 1882 les puits de Pennsylvanie fournissaient plus de trente millions de barils d'huile. Depuis lors, la production décroît assez vite. C'est ainsi que le stock d'huile en réserve, qui était de trente-six millions de barils en 1884, n'était plus que de trente-trois millions en décembre 1885. Le bilan de cette dernière année n'a été que de vingt-un millions de barils extraits.

C'est dans l'appauvrissement des gîtes et non dans le ralentissement des travaux que réside la

cause de cette diminution. En 1883, en effet, on comptait seulement 17,100 puits donnant de l'huile, la moyenne journalière étant pour chacun d'eux de 3,8 barils. En 1884, 21,844 puits en activité ne fournissaient plus qu'une moyenne de 3 barils, laquelle tombait à 2,5 barils en 1885 pour 22,524 forages.

Ces moyennes sont très-basses, parce qu'elles sont relatives à l'ensemble des sondages, dont beaucoup sont fort anciens et ne donnent presque plus; mais si l'on ne considère que la production des puits nouveaux, on constate des résultats analogues. C'est ainsi que deux mille sondages exécutés en 1884 fournirent une moyenne journalière de 47 barils, tandis que, pour les deux mille sept cents puits neufs creusés en 1885, cette même moyenne tombe à 21 barils.

Le baril américain, qui est de 42 gallons, correspond à une contenance de 190 litres. L'année la plus fructueuse a été marquée par une production de 58 millions d'hectolitres. On estime que la quantité totale d'huile extraite jusqu'à ce jour est environ dix fois plus grande et représente une valeur de deux milliards.

En raison de l'irrégularité que nous avons constatée plus haut dans la production annuelle, et aussi par suite de beaucoup de causes accessoires, le prix du pétrole est très-variable. Les cours, qui ont passé en 1863 par un minimum de 0 fr. 26 par hectolitre, ont atteint en 1874 un maximum de 31 fr. 50. La moyenne générale est de 4 fr. 25 par hectolitre, prix légèrement supérieur aux derniers cours de l'année 1885.

La zone pétrolifère forme, en amont de Pittsburg, une bande longue de 300 kilomètres et large de 40. Elle s'étend presque parallèlement à la rive du lac Érié jusqu'aux confins de l'État de New-York, en suivant la vallée de l'Alleghany. Oil-City, au confluent de cette rivière et du French-Creek, est le centre d'un des districts jadis les plus riches et presque épuisé aujourd'hui. Au sud de Pittsburg, l'huile n'a été reconnue que depuis peu d'années, et les exploitations sont groupées autour d'un village du nom de Washington.

Les sondages innombrables qui ont été pratiqués dans la région se signalent de loin par les hautes charpentes qui les surmontent. Celles-ci ressemblent beaucoup aux échafaudages qui ser-

vent à monter les pierres pour la construction des maisons. Tantôt le pétrole jaillit à l'orifice du forage, tantôt il reste à un niveau inférieur, et on doit le faire monter à l'aide de pompes. Cela dépend de la pression plus ou moins grande exercée par les gaz dans les profondeurs terrestres.

Les sondages sont généralement faits à la corde, et leur profondeur varie de 600 à 800 mètres. Le coût d'une installation est de huit mille dollars. A mesure que le trépan s'enfonce dans la roche, on tube la partie excavée, comme on fait pour les puits artésiens. Le diamètre adopté est de vingt centimètres environ. Certains de ces orifices ont fourni jusqu'à 400 barils par heure, et il n'est pas rare d'observer des débits de 100 barils et plus.

L'huile ainsi puisée dans les entrailles du sol par des ponctions innombrables est recueillie dans des conduites qui aboutissent aux réservoirs de la « Pipe Line C° ». Le pétrole est distribué dans toutes les directions au moyen d'un réseau de tuyaux dont les uns alimentent les raffineries de la région; les autres s'étendent jusqu'à Cleveland sur l'Érié, Philadelphie et New-York sur l'Atlantique. L'ensemble de toutes ces canalisations atteint

une longueur qui n'est pas moindre de dix à douze mille kilomètres. Un système de pompes sert à refouler le liquide, et plusieurs relais sont nécessaires pour lui faire franchir les cols des monts Alleghenys.

Le traitement du produit brut est des plus simples. De nombreuses usines distillent l'huile crue et la soumettent à un brassage à l'air avec addition d'acide sulfurique. On obtient ainsi plusieurs catégories de pétrole vendues, suivant la qualité, pour l'éclairage, la fabrication de la paraffine ou le graissage des machines. Un des plus importants de ces établissements est l' « Imperiale Raffinerie », que j'ai visitée à Oil-City. Toutes les machines de l'usine, qui peut passer 3,000 barils par jour, sont chauffées au gaz naturel. L'incendie a déjà détruit trois fois tous les ateliers de fond en comble, mais on me vante les précautions prises pour éviter le retour du fléau. Je ne suis qu'à moitié confiant dans ces mesures, car le désordre et l'accumulation des bâtiments me semblent peu faits pour éviter de nouveaux accidents.

Je voudrais, avant de quitter ce sujet, pouvoir édifier le lecteur sur l'origine géologique du

pétrole. Aucune des explications proposées n'est malheureusement satisfaisante. Que l'huile se rencontre dans les grès du terrain dévonien, et en particulier suivant la direction et à la rencontre de certaines fissures, chacun en convient sous réserve de quelques divergences de détail. Mais qui pourra exposer, preuves en main, la genèse de l'huile minérale et nous faire connaître les causes premières et les transformations auxquelles elle doit l'existence? L'hypothèse qui veut voir dans le pétrole un produit de la décomposition et de la distillation des organismes fossiles est à peine soutenable. Ceux qui croient reconnaître un résultat direct de l'activité volcanique ne parviennent pas non plus à imposer leur théorie. Je ne sais quand les géologues trouveront la solution de ce problème intéressant, mais il est heureux que les hommes aient pu faire usage du précieux combustible avant d'être instruits de la manière dont il pouvait bien avoir pris naissance.

Outre l'huile minérale, outre le gaz naturel qui font de la Pennsylvanie une région exceptionnellement privilégiée, celle-ci a été dotée par la nature des éléments primordiaux de la prospérité indus-

trielle. Des gisements abondants d'anthracite et de houille alimentent la production du coke et fournissent pour l'exportation un combustible d'excellente qualité; des minerais de fer estimés sont activement exploités pour la fabrication de la fonte et de l'acier; enfin la surface du sol, fertile et bien cultivée, porte de belles moissons, tandis que les forêts, riches en essences variées, livrent presque à pied d'œuvre les bois nécessaires à l'exécution des travaux de mines.

Voici, du reste, quelques chiffres qui en disent plus long que tous les commentaires. La Pennsylvanie, en 1884, fournissait 56 millions de tonnes de charbon; la même année, les produits de l'agriculture atteignaient une valeur de 25 millions de dollars. La fabrication du verre était représentée par sept millions et demi de dollars; tandis que le seul comté d'Alleghany, réduit aux environs immédiats de Pittsburg, donnait six cent mille tonnes de fonte et que Lehigh-Valley en produisait autant.

Pittsburg est la reine de toutes ces richesses! Deux puissantes rivières, routes intimes de la contrée, viennent marier leurs eaux sous les quais mêmes de la ville; douze lignes de chemins de fer

la relient à tous les points du continent ; le fleuve d'huile arrive par mille conduites et s'écoule de même vers tous les marchés du globe. Pittsburg est le cœur où toutes ces veines font affluer le sang, le cœur d'où toutes ces artères l'emportent, purifié, vivifiant, agent universel de richesse et de force.

XXI

WASHINGTON

Le Capitole. — La Maison-Blanche. — L'obélisque. — Le Potomac. — Mount-Vernon.

Si la Pennsylvanie est un pays d'industrie et de mines, si le sol y est percé en mille endroits de puits d'où jaillit une huile noire et visqueuse, d'odeur répugnante et dans laquelle le pied glisse, il n'en est pas moins vrai que les paysages gracieux s'y succèdent sans interruption. Bien souvent c'est une jolie prairie vallonnée que l'on croirait dérobée à l'un des coins les plus riants de la Normandie. Ailleurs, dans le voisinage très-habité des villes, ce sont les sites les plus charmants des environs de Paris que l'on s'imagine retrouver.

Le climat est celui des côtes de l'Océan, mais avec des écarts qui ne sont pas modérés, comme chez nous, par le voisinage du gulf-stream. Tout

vient à ce point rappeler à notre esprit des aspects connus d'Angleterre ou de France, qu'il semble que les deux rives de l'Atlantique aient été, en quelque jour de violent cataclysme, brusquement séparées l'une de l'autre, et l'on se demande si une main puissante les rapprochant et les ressoudant aujourd'hui, il serait possible de saisir la transition et deviner la suture.

Les bois couvrent encore une très-grande étendue de pays, et la ligne de Pittsburg à Washington, qui suit successivement la vallée d'un affluent du Monongahela et le cours du Potomac, ne sort guère de la forêt.

L'arrivée à Washington produit une bonne impression. La ville est plus propre que les autres cités américaines. Les rues sont à peu près convenablement pavées, les trottoirs larges et bien dallés. On voit qu'une certaine recherche du commode ou même de l'agréable prime ici la poursuite de l'utile et du pratique. Les monuments publics, les musées, les bibliothèques qui s'élèvent çà et là font comprendre que de l'argent a été dépensé sans souci du bénéfice matériel ni du rapport commercial. Ce n'est pas que le style des édifices soit

digne de bien grands éloges, car rien n'est mauvais, à mon avis, comme une copie médiocre, puisqu'elle n'a pas l'unique mérite des créations défectueuses, l'originalité.

On a souvent rapproché Washington de Versailles, mais j'ai bien de la peine à découvrir la ressemblance. Rien n'est moins comparable en effet aux grandes voies de la capitale américaine, bordées de boutiques, de maisons neuves, vivantes, animées, que ces longues avenues plantées d'arbres séculaires qui, dans leur charme attristant et solitaire, semblent porter le deuil de leurs hôtes royaux d'autrefois. Peut-être ce parallèle légendaire a-t-il été inventé par les Américains, qui y trouvent quelque chose de flatteur pour leur amour-propre; peut-être aussi a-t-il été inspiré par le plagiat auquel sont dues les colonnades du Capitole, reproduction fidèle des deux ailes du palais du grand Roi, en façade sur le parc. Mais à ce compte Washington pourrait être encore mieux comparé à Paris, puisque le couronnement de l'édifice est copié sur le dôme du Panthéon.

S'il est une ville au monde qui présente quelque analogie avec Washington, c'est Munich. Ici

comme là, on sent une préoccupation constante de faire grandiose, préoccupation qui n'a été que rarement servie par le résultat. Mais n'enlevons pas aux Américains le mérite de leurs œuvres ; ne leur reprochons pas l'absence d'une tradition artistique qu'il n'a pas tenu à eux de posséder.

D'ailleurs, le Capitole, aperçu au bout de la longue perspective de Pennsylvania-Avenue, n'est pas dépourvu de majesté. Le développement de la façade a de l'ampleur, et le dôme qui en surmonte le centre est assez bien conçu. Il faut accorder aussi que la Maison-Blanche, demeure du Président de la République, est, avec son élégant péristyle grec, une construction de bon aloi.

Ce que l'on ne saurait admirer, c'est le monument commémoratif de l'Indépendance, un immense obélisque, haut de six cents pieds, mais qui n'est nullement monolithe comme celui de Louqsor. La longue aiguille est creuse à l'intérieur, de sorte que l'on y peut monter. Aucun bas-relief, aucune figure allégorique ne réveille dans l'esprit le souvenir des événements dont cette vilaine construction consacre la mémoire.

C'est presque au pied même de l'obélisque que

l'on s'embarque pour Mount-Vernon, un pèlerinage que nul ne saurait se dispenser de faire. Située à quelques heures en aval de la ville, la maison où mourut Washington n'a de remarquable que sa simplicité et d'intérêt que par le passé dont elle garde le parfum.

Tout y a été conservé religieusement, et les objets sont restés à leurs places anciennes. On peut y voir, entre autres curiosités, l'acte d'engagement de M. de La Fayette dans l'armée américaine, et aussi la clef de la Bastille, offerte par notre compatriote à Washington.

Ces bibelots sont le seul souvenir que les Américains aient su conserver de la part que nos armées prirent à la guerre de l'Indépendance. Combien ils seraient stupéfaits si vous leur racontiez les brillants exploits des soldats du comte de Rochambeau et la belle campagne de notre flotte sous les ordres du comte d'Estaing !

La jeune nation ne porte pas bien profondément gravée dans son cœur la mémoire de ceux qui ont si vaillamment combattu avec elle ! Elle ne semble guère se douter que c'est à la science militaire, à la valeur et au sang de nos ancêtres

qu'elle doit d'être ce qu'elle est aujourd'hui! Washington aimait peu les Français, et les sympathies américaines n'ont fait depuis que s'écarter de nous. N'espérons rien d'un peuple aussi peu reconnaissant. Gardons-nous de lui demander un service « Les temps sont changés », nous serait-il répondu ; les affaires passent avant tout, et les sentiments sont une valeur qui n'a pas cours à la Bourse.

L'expérience pourtant ne nous a pas rendus plus clairvoyants. Nous avons voulu placer devant les yeux de la race ingrate une magnifique image de cette Liberté que nous l'avions aidée à conquérir. Alors est arrivé ce fait inouï, qu'un peuple, riche à ne savoir par quelle fenêtre jeter ses revenus, a failli abandonner épars les membres du colosse, faute de l'argent nécessaire pour lui dresser un piédestal!

XXII

YANKEES

Quelques traits de mœurs. — Comment on nous juge aux États-Unis. — La moralité et la tempérance. — Retour.

Après trois mois et demi de pérégrinations incessantes, nous étions de retour à New-York, que nous pûmes pendant quelques jours visiter avec plus de sang-froid qu'à notre arrivée de France. Habitués à trouver à chaque étape un pays nouveau, il nous semble que nous soyons chez nous dans cette grande ville déjà connue, où nous n'avons pourtant passé qu'une semaine. Nous trouvons du reste New-York plus de notre goût que la première fois. Est-ce parce que nous n'arrivons pas de Paris? est-ce parce que nous touchons à l'heure de retour? est-ce plutôt encore parce que la ville, désertée au mois de juin par

ses plus nobles habitants, se repeuple aux approches de l'hiver?

L'esprit calme, débarrassé des préoccupations énervantes du voyage, n'ayant plus à songer au choix d'un gîte ou à la combinaison d'un itinéraire, je rassemblai, pendant ces dernières heures passées sur la terre américaine, les quelques traits de mœurs que j'avais eu l'occasion d'observer jusque-là. Il est certain que, dans une course rapide comme la nôtre, je n'ai pu recueillir que des faits épars; aussi ai-je évité de conclure du particulier au général et de bâtir des systèmes sur de simples exemples. Je ne saurais pourtant résister à la tentation d'indiquer, dans ce dernier chapitre, l'impression générale que j'ai rapportée de la race américaine.

Le défaut qui nous frappe tout d'abord chez les Yankees est celui qui est le plus contraire à notre tempérament français : une hypocrisie de mœurs dont on a déjà trouvé des exemples dans le courant de ces notes.

Tandis que nous étalons à la lumière nos défauts, pour ne pas dire plus, tandis que nous les exagérons à plaisir pour nous en faire un ridicule titre de

gloire, les Américains cachent soigneusement les leurs. On n'aurait guère le droit de leur en faire un crime s'ils ne nous jetaient à la tête cette apparente vertu pour nous déclarer corrompus et méprisables.

Il est vrai qu'ils nous connaissent mal et qu'ils nous jugent d'après les romans que nous leur envoyons. Le crible de leur esprit en laisse passer les finesses pour n'en retenir que les grossièretés. Nous n'aurions à nous en prendre qu'à nous-mêmes, s'il n'était prouvé que les plus malsains de ces ouvrages sont leur lecture favorite, qu'ils les dévorent avidement en cachette, s'en repaissent, les savourent, et, saisis ensuite d'une tardive indignation, nous les reprochent.

Les mœurs sont-elles plus rigides à New-York qu'à Paris? Je ne le crois pas, mais le Yankee a l'immoralité discrète; il ignore l'art dangereux de se vanter de ses bonnes fortunes, vraies ou imaginaires. Mais il a tort de vouloir se faire passer pour meilleur qu'il n'est.... on pourrait le supposer pire.

On serait en droit, en effet, de deviner peu édifiante la vie privée d'un peuple chez lequel la soli-

darité familiale, basée sur le respect des parents, n'existe pas; on pourrait penser aussi que la vertu des femmes doit être bien précaire là où l'éducation des jeunes filles ne comporte ni les arts, ni les lettres, non plus que les principes de religion et de morale domestique qui font les épouses honnêtes et les ménagères économes.

Je prends un exemple dans un autre ordre d'idées : chacun connaît la loi qui, aux États-Unis, oblige les débitants de boissons à fermer leurs établissements le dimanche. Or chaque bar possède une petite porte, nullement secrète, par laquelle on passe aux jours où la devanture est close. Il y a même dans maint hôtel une buvette spéciale ouverte le dimanche seulement. Le bar principal est rigoureusement fermé; l'hôtelier est en règle avec la police, le consommateur en paix avec sa conscience, et tout est pour le mieux, puisque l'apparence est sauve.

Il faut rapprocher de ces faits ceux qui se passent journellement dans les États soumis à la loi de tempérance. Dans ces États, et ils sont assez nombreux, la vente de toute boisson alcoolique, fût-ce du vin ou de la bière, est formellement interdite.

Dans l'espoir de défendre quelques ivrognes contre leur vice, on empêche tous les honnêtes gens de boire. Le règlement est rigoureux et la fraude difficile. Seuls, les pharmaciens échappent à la loi commune et ont l'autorisation de vendre, à titre de médicaments, les liqueurs maudites. Les marchands de drogues remplacent les barkeepers, et, pour se procurer une bouteille de pale-ale, il suffit d'aller déclarer à maître Purgon, sous la foi du serment, que l'on souffre des entrailles.

On boit donc en cachette, mais on boit, et l'ivrognerie n'est pas seulement le vice des basses classes : la passion des liqueurs fortes atteint souvent ceux-là mêmes que le souci de leur réputation et de leur honneur devrait préserver de pareils excès. On a souvent dit que plus d'une Américaine, scandalisée de voir une Française mettre à table du vin dans son eau, porte dans sa poche un flacon de wisky pour son usage personnel. Pour ma part, j'ai voyagé à bord, lors de mon retour en France, avec un jeune homme d'excellente famille américaine qui, durant les huit jours de traversée, ne cessa d'être en état d'ivresse.

Un autre trait caractéristique du peuple yankee

est la suffisance. Il a la morgue des parvenus et ne respecte guère que la supériorité brutale, de quelque part qu'elle vienne. Ne jamais se gêner pour le voisin est le principe qui sert de base à tous les rapports de la société. Mais ces mœurs bourrues disparaissent, lorsque le citoyen de la libre Amérique se trouve vis-à-vis d'un de ses hôtes, et je ne saurais trop insister sur le souvenir que j'ai conservé de la cordialité parfaite et de l'obligeante amabilité avec laquelle j'ai été reçu partout.

Les Américains auxquels vous êtes recommandé se multiplieront pour vous être agréables, quitteront leurs affaires pour vous promener et vous conduire. Mais, quoique pratiquant l'hospitalité avec courtoisie, le Yankee a une manière à lui d'en comprendre les devoirs. S'il vous donne rendez-vous, c'est à son « office »; s'il vous invite à dîner, c'est au « club ». Jamais la porte de son « home » ne s'ouvrira pour vous, et vous le quitterez sans savoir où il demeure. C'est, je crois, par amour-propre que l'Américain évite ainsi de recevoir chez lui son hôte étranger. Comme il est difficile, presque impossible de se procurer des domestiques, le train de maison s'en ressent. Aussi

craint-on que le Français ne trouve la table mauvaise et le service défectueux. Il arrive souvent de rencontrer des familles américaines qui, préférant même la vie d'hôtel aux ennuis du ménage, vivent en étrangères dans leur propre pays.

Il n'en est pas pourtant toujours ainsi. Si l'étranger de passage n'a pas l'occasion de pénétrer dans l'intimité de ses hôtes, les choses se passent autrement pour celui qui séjourne pendant plusieurs mois dans un même endroit. Celui-là trouvera facilement à prendre pension dans une famille de la ville, et même dans une famille très-aisée. Les Américains n'hésitent pas en effet à admettre chez eux un ou plusieurs étrangers; c'est pour eux un allégement des frais de ménage sans que l'intimité de leur intérieur s'en ressente, probablement parce que cette intimité n'existe pas.

Pour achever le portrait du Yankee, je dois dire qu'il a la mauvaise habitude de chiquer. Il est convenablement mis et simplement. On ne rencontre dans les rues ni mendiants misérablement vêtus, ni jeunes élégants ridiculement corrects. Quant aux femmes, elles sont arrangées sans goût, sauf toutefois celles qui se font habiller par des

couturières françaises. Sont-elles belles? Quelquefois, mais rarement, et je n'ai vu nulle part autant de jolies Américaines qu'à Paris.

La *Bourgogne*, à bord de laquelle nous avions déjà traversé l'Océan, nous ramène vers les côtes de France.

Une semaine encore, et nous serons de retour! Un fort coup de vent qui, pendant quatre jours, souffle en tempête, nous rend plus impatients encore d'arriver au terme de notre voyage. Enfin, le 17 octobre, quatre mois jour pour jour après notre départ, à trois heures de l'après-midi, nous mettons le pied sur le quai du Havre.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES

IV

DE BOSTON A MONTRÉAL.

V

LE SAINT-LAURENT.

VI

CHICAGO.

VII

LE WASHOUT.

VIII

COLORADO.

IX

SANTA-FÉ.

X

LE GRAND-CAÑON.

XI

LOS-ANGELES.

XII

YO-SEMITE VALLEY.

XIII

BIG-TREES.

XIV

SAN-FRANCISCO.

XV

CALIFORNIE.

XVI

VIRGINIA-CITY.

XVII

LE YELLOWSTONE.

XVIII

LES MORMONS.

XIX

A TRAVERS LE CONTINENT.

XX

AU PAYS DE L'HUILE.

XXI

WASHINGTON.

XXII

YANKEES.

FIN DE LA TABLE.

PARIS. — TYP. DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, RUE GARANCIÈRE, 8.

Paris. Typographie E. Plon, Nourrit et Cie, rue Garancière, 8.